

---

*Diagnostic territorial*  
**Thématique**

**MOBILITE**





# Introduction

## Que dit le SCoT de 2014 ?

Le diagnostic de mobilité du SCOT de 2014 met en évidence un réseau routier qui souffre de dysfonctionnements dus à une mauvaise hiérarchisation des voies, entraînant des engorgements récurrents, notamment à l'entrée de Sète et à Balaruc-les-Bains. Les transports en commun sont peu attractifs, avec une vitesse et une fréquence insuffisante, et une faible part modale (5% des actifs). Les modes de déplacements doux sont quant à eux sous-représentés (3% de part modale), avec un réseau cyclable limité et mal adapté. Enfin, l'accidentologie est élevée, en particulier pour les usagers des modes doux, en raison d'infrastructures mal sécurisées.

Le PADD privilégie un urbanisme de proximité pour réduire les déplacements automobiles et favoriser la marche et le vélo. Il s'appuie sur un réseau de transports alternatifs performant, notamment les transports en commun et les infrastructures cyclables, et prévoit la réorganisation des déplacements motorisés en clarifiant la vocation des axes routiers. Enfin, il anticipe les effets des grandes infrastructures extérieures pour mieux intégrer le territoire dans la dynamique régionale.

Le DOO du SCoT vise à limiter les déplacements en favorisant un urbanisme de proximité et des modes alternatifs (transports en commun, modes doux), ainsi qu'à sécuriser les flux de véhicules lourds liés à l'activité portuaire. Il anticipe les grands projets d'infrastructure et propose une stratégie de mobilité cohérente, incluant un pôle d'échange multimodal et des transports collectifs performants.





## État des lieux

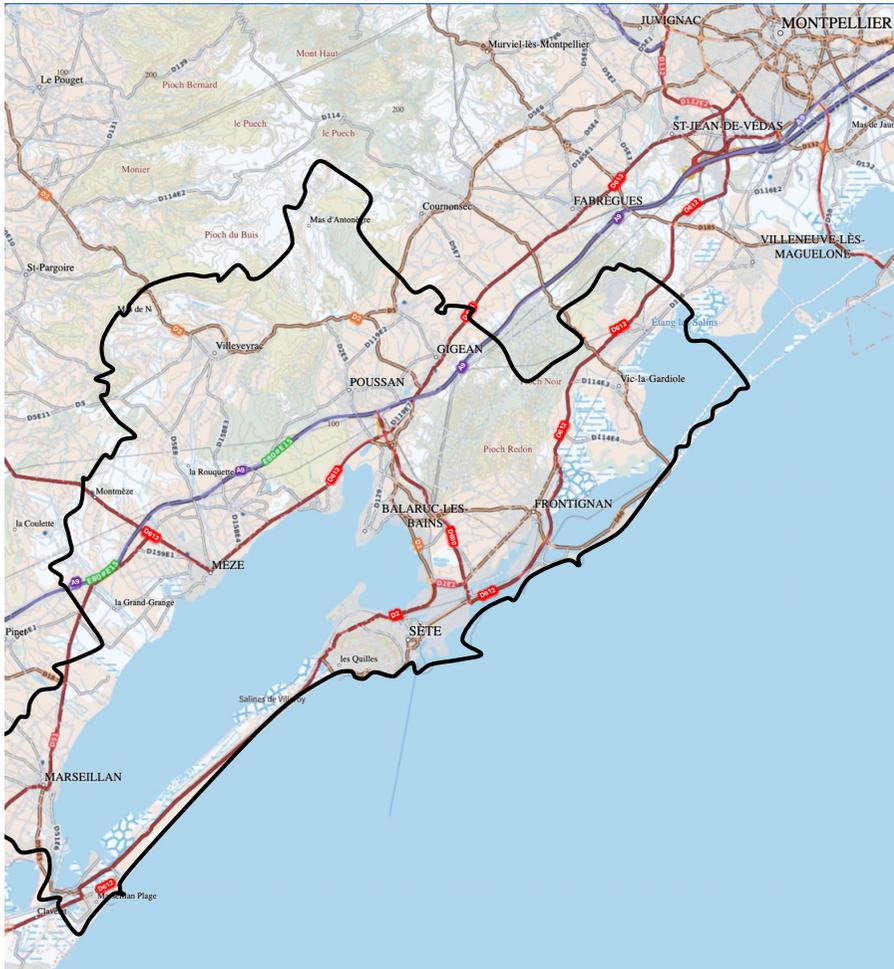
### ► Une armature routière qui maille le territoire

- ➔ Le territoire du SCoT est traversé par l'autoroute A9 ainsi que plusieurs routes départementales, les routes les plus structurantes sur le territoire étant :
  - A9 : L'autoroute A9, "La Languedocienne", longe la côte méditerranéenne et traverse les communes Montagnac, Mèze, Poussan et Balaruc-les-Bains. Elle permet notamment de relier Montpellier, Sète, et Béziers. Elle permet aussi une connexion vers d'autres régions françaises et vers l'Espagne.
  - D2 : Cette route départementale traverse les communes de Bouzigues, Loupian, Montbazin, Mèze et Sète.
  - D600 : La D600 traverse les communes de Marseillan, Mèze et de Sète
  - D612 : La D612 relie notamment le Bassin de Thau à Montpellier à l'Est, mais également Agde et Béziers à l'Ouest.
  - D613 : La D613 facilite les liaisons entre les différentes communes du territoire, notamment Frontignan et Balaruc-les-Bains.
- ➔ Un trafic routier en augmentation
  - Les points de comptage sur l'ensemble du SCoT permettent d'avoir un aperçu du nombre de véhicules, et de la part de poids-lourds, qui empruntent les routes du territoire en 2019.
  - Les axes les plus empruntés (point de comptage avec plus de 10 000 véhicules par jour), sont bien ceux cités précédemment : la D613 (plus de 23 000 au point de comptage de Poussan), la D600 (plus de 20 000 à celui de Montbazin), la D2 (plus de 15 000 à celui de Sète et 13 000 à Balaruc-les-Bains). Un point de comptage sur la D129 dans le tronçon traversant Frontignan et reliant la D613 et la D612, enregistre aussi plus de 10 000 véhicule par jour.
  - Les pourcentages de poids-lourds enregistré sur les différents points de comptage varient entre 2,5% et 10,2%. Les plus élevés étant enregistrés sur les points de comptage de la D600 à Montbazin et Balaruc-les-Bains, respectivement 10,2% et 9,3% soit 2 048 et 275 poids-lourds en moyenne par jour. Les pourcentages les moins importants ont été enregistrés sur les points de comptage de la D60 à Frontignan (2,5% soit 56) et de la D116 à Vic-la-Gardiole (2,5% soit 131).



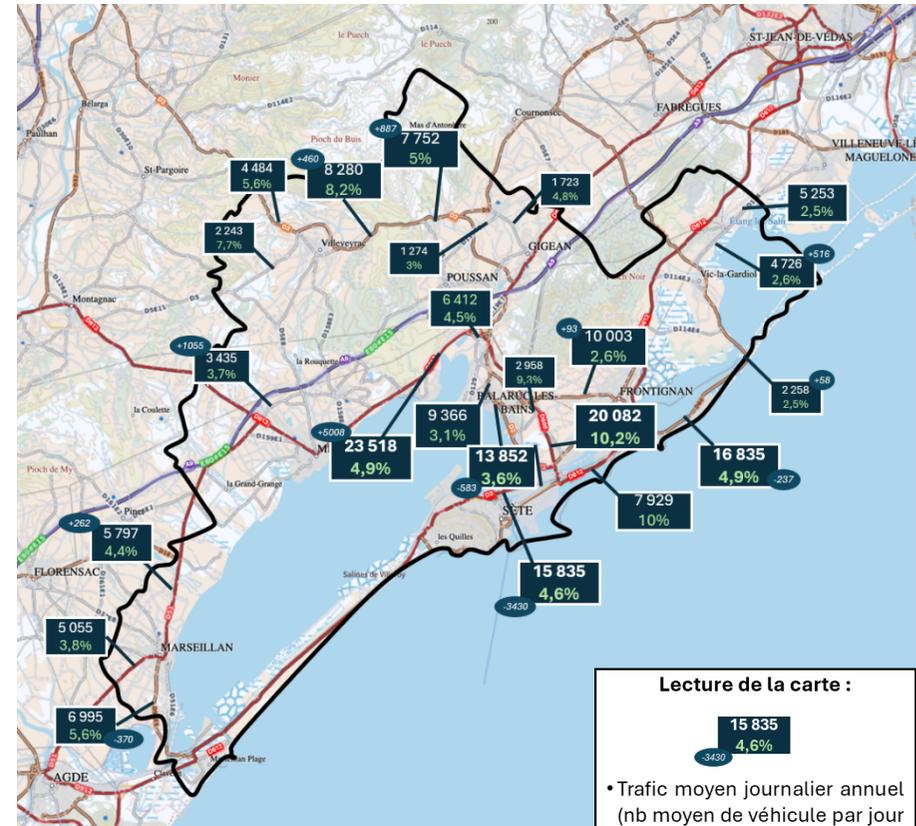
- Les données enregistrées en 2016 pour certains points de comptage montrent une augmentation du nombre de véhicules sur la majorité d'entre eux. Les évolutions significatives s'observent sur les points situés sur la D613 (+5 008 véhicules point de comptage de Poussan), la D158 (+1 055 celui de Loupian), la D2 (-3 430 celui de Sète ; +887 celui de Villeveyrac), la D119 (+1 092 celui de Montbazin).

### Routes dans le Bassin de Thau (Source : IGN ; Traitement : EAU)



### Trafic routier sur les routes départementales du Bassin de Thau en 2019

(Source : hérault-data.fr ; Traitement : EAU)



#### Lecture de la carte :

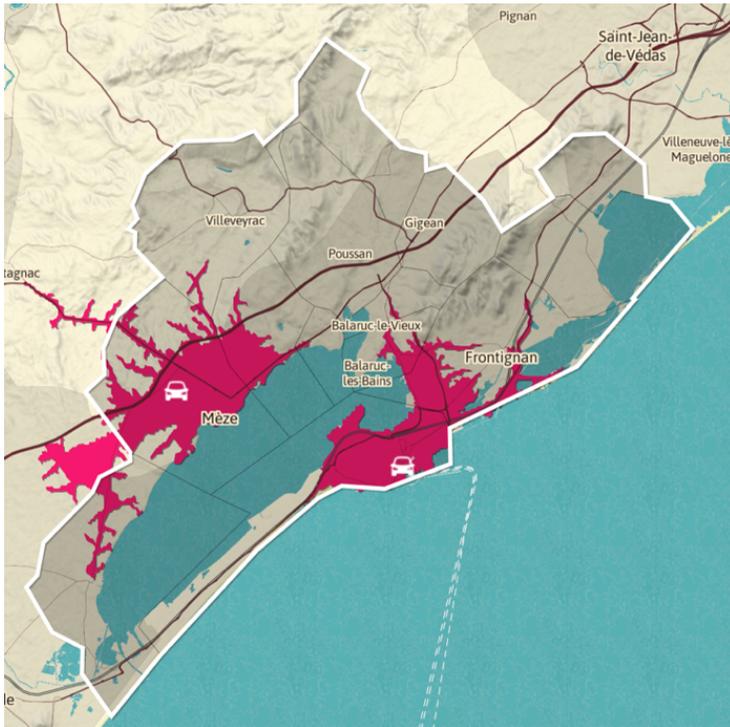
- Trafic moyen journalier annuel (nb moyen de véhicule par jour en 2019) enregistré sur ce point de comptage : **15 835**
- Dont : **4,6% de Poids-lourd**
- Évolution par rapport à 2016 : **-3 430 véhicules par jour en moyenne**



- Des distances parcourues fortement influencés par la proximité immédiate aux grands axes routiers :
- Les cartes isochrones ci-contre permettent de visualiser les distances parcourues en fonction du temps, et ainsi de mieux comprendre l'efficacité du réseau routier.
- Les cartes isochrones qui montrent la distance parcourue en voiture en 15 minutes montrent la variation importante en fonction de la proximité des grands axes routiers. A titre d'exemple ces deux cartes illustrent un départ depuis des points différents de Frontignan et de Villeveyrac (au plus proche des échangeurs routiers pour la 1<sup>ère</sup>, et légèrement éloigné pour la seconde), et témoignent de la forte variation de la distance parcourue en fonction de la proximité des grands axes.

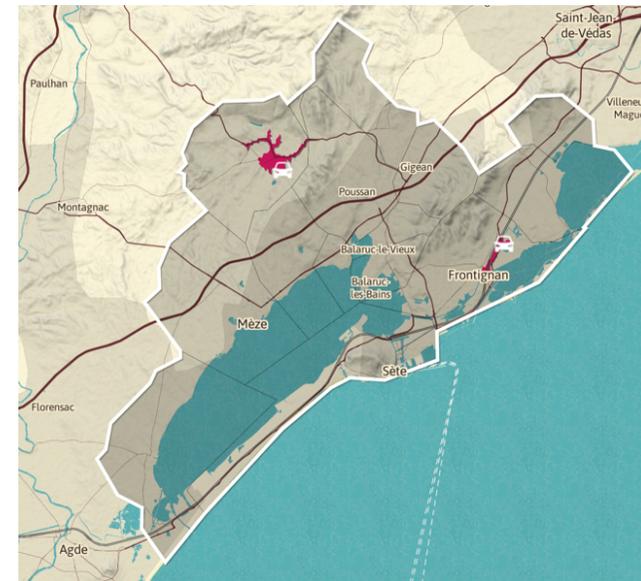
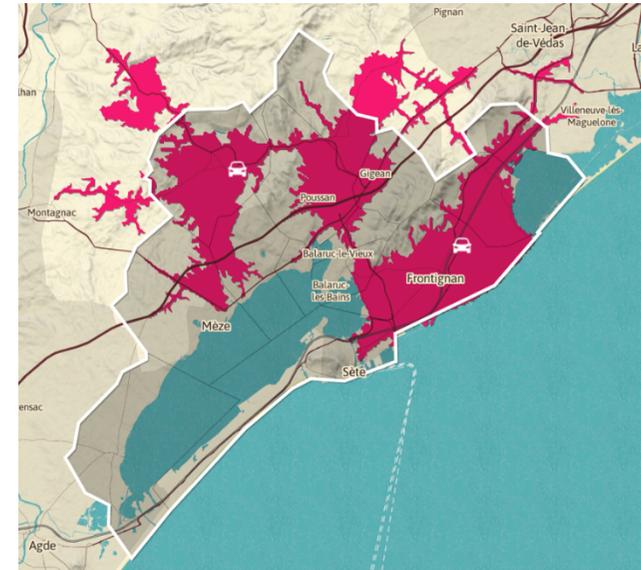
**Distance parcourue en voiture en 15min au départ de Mèze et Sète**

(Source : IGN ; Traitement : EAU)



**Distance parcourue en voiture en 15min au départ de Villeveyrac et Frontignan**

(Source : IGN ; Traitement : EAU)



## Accidentologie

### Les accidents sur les routes de l'Hérault

La DDTM de l'Hérault publie chaque mois un baromètre qui reporte les accidents de la route et les implications en termes de blessés et de morts.

*Il s'agit de donnée à l'échelle du département et nom du SCoT.*

- Le nombre de personnes tués dans des accidents de la route en 2023 révèle une tendance légèrement fluctuante du nombre de décès depuis 2018. 71 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en 2023, un chiffre en augmentation par rapport à l'année 2022, où 60 décès avaient été enregistrés. Cette augmentation souligne une problématique persistante et croissante en matière de sécurité routière dans le département.
- Parallèlement, le cumul des blessés hospitalisés sur la même période montre une tendance générale à la baisse depuis 2018, bien que la situation semble s'être stabilisée récemment. 378 personnes ont été hospitalisées suite à des accidents de la route dans l'année 2023, marquant une légère diminution par rapport à l'année 2022 (387).

(Source : Baromètre de l'Hérault, DDTM 34, Décembre 2023)

### Cumul des tués sur les 12 derniers mois

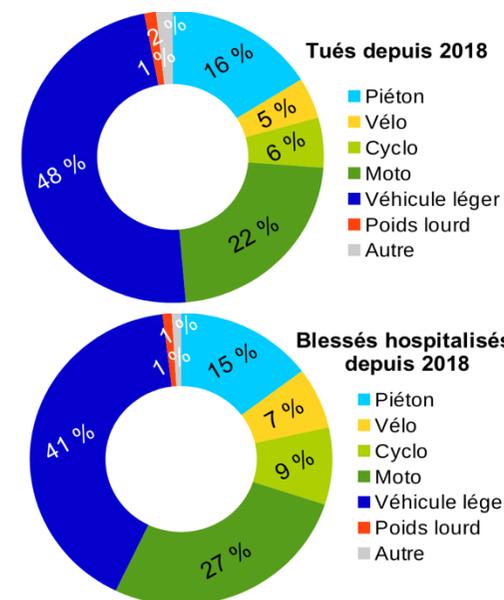


### Cumul des blessés hospitalisés sur les 12 derniers mois



- En termes de types de véhicules impliqués dans les accidents, il s'avère que les occupants de véhicules légers représentent la majorité des décès (48%). Les motocyclistes suivent avec 22%, tandis que les piétons comptent pour 16% des décès. Les cyclistes et les cyclomotoristes constituent chacun 5% des victimes, et les poids lourds ainsi que les autres catégories représentent des parts minimales.
- On observe une répartition différente pour les blessés graves. Les occupants de véhicules légers restent la catégorie la plus représentée (41%). Les motocyclistes suivent de près avec 27%, ce qui reflète leur vulnérabilité accrue. Les piétons constituent 15% des blessés graves, tandis que les cyclistes en représentent 7%. Les cyclomotoristes, avec 9%, montrent une légère augmentation par rapport aux décès. Les poids lourds et les autres catégories restent les moins représentées.
- Ces chiffres mettent en évidence les groupes d'usagers les plus vulnérables sur les routes de l'Hérault, soulignant l'importance de cibler les efforts de sécurité routière pour les véhicules légers et les motocyclistes, ainsi que pour les piétons et les cyclistes, afin de réduire à la fois le nombre de décès et de blessures graves.

(Source : Baromètre de l'Hérault, DDTM 34, Décembre 2023)



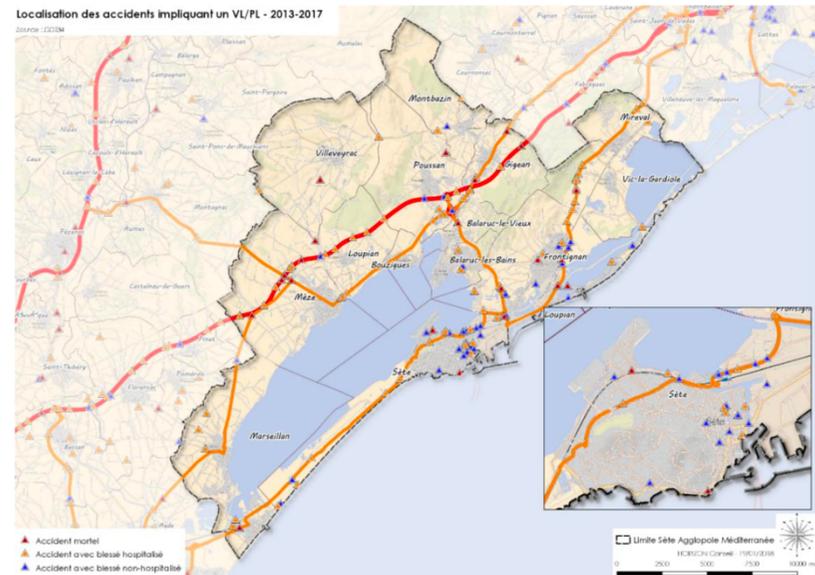
Les accidents sur le territoire du SCoT

- Le PDU 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée pose un constat sur l'accidentologies sur les routes de l'agglomération et faisait ressortir les points suivant :
  - L'aménagement sécuritaire de la RD613 était une priorité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2013 et a été réalisé entre 2010 et 2017 sur le Bassin de Thau. Durant cette période, 69 personnes ont été tuées et 272 ont été blessées et hospitalisées dans cette région. Bien que la densité d'accidents sur le Bassin de Thau soit moins marquée comparativement au reste du département de l'Hérault, la gravité des accidents y est plus élevée.
  - À l'échelle du Bassin de Thau, les piétons et les utilisateurs de deux-roues sont particulièrement vulnérables, représentant au total 30% des tués. Cette prépondérance souligne l'importance d'adresser spécifiquement les besoins de ces usagers dans les mesures de sécurité routière.
  - L'analyse des secteurs du Bassin révèle plusieurs points clés. D'abord, une surdensité des accidents est observée dans le périmètre de Sète-Frontignan. De plus, des corridors accidentogènes se forment le long des grandes voies départementales, notamment la D612, la D613, et la D2. En revanche, la gravité des accidents est moindre dans les villages situés à l'écart de ces grands axes routiers.
  - Ces observations indiquent que les interventions de sécurité routière doivent être particulièrement ciblées sur les zones à haute densité d'accidents et les principaux corridors routiers pour réduire efficacement la gravité des accidents dans le Bassin de Thau.

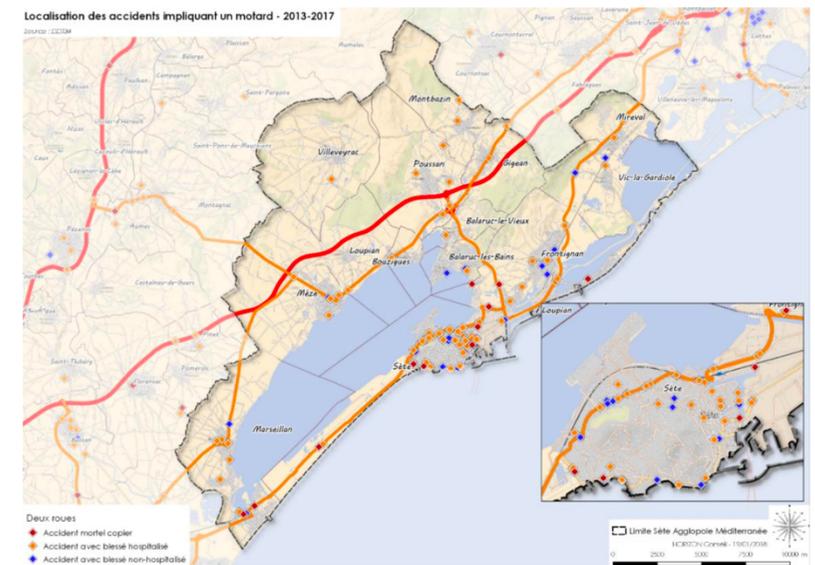
Les cartes ci-après illustrent ces phénomènes.

(Source des 4 cartes ci-après: Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée)

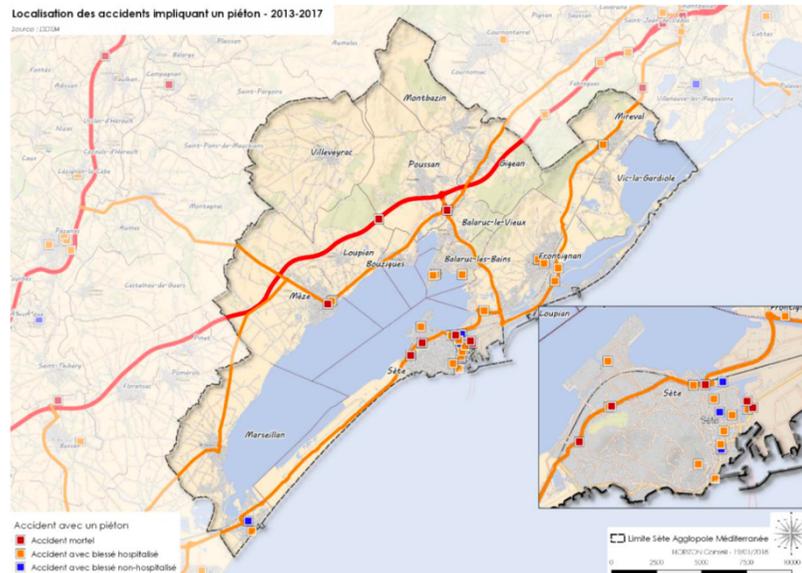
Cart 6. Localisation des accidents impliquant uniquement les VL et PL 2013-2017



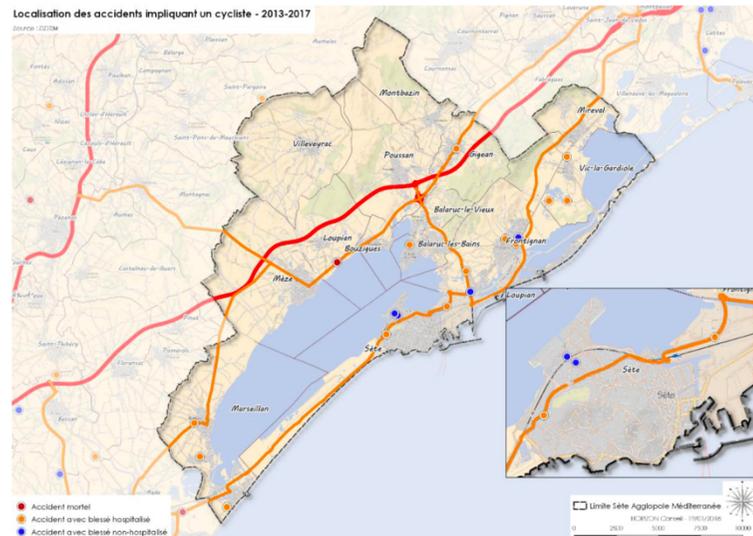
Cart 7. Localisation des accidents impliquant des 2 roues motorisées 2013-2017



## Cart 8. Localisation des accidents impliquant des piétons 2013-2017



## Cart 9. Localisation des accidents impliquant des cyclistes 2013-2017



## ► Mobilités domicile - travail

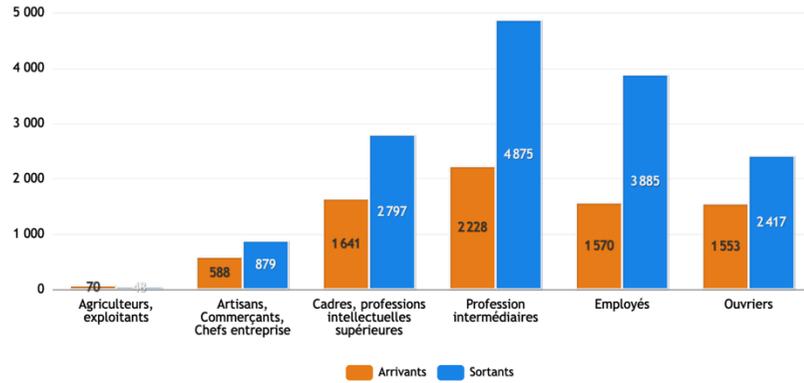
- Une forte attractivité locale et mobilité régionale des actifs du territoire
  - Parmi les 45 125 actifs résidant sur le territoire, 67 % y travaillent également, soit 30 221 personnes, 19 327 actifs travaillent dans leur commune de résidence, soit 43 %.
  - Concernant les arrivées, 7 653 actifs ne résidant pas dans le SCoT viennent y travailler quotidiennement.
  - Parmi ces actifs non-résidents, 95,2 % habitent en Occitanie (soit 7 282 personnes), dont 88,6 % dans l'Hérault (soit 6 780 personnes).
  - Parmi les 14 945 actifs résidant sur le territoire mais travaillant à l'extérieur, les chiffres sont similaires à ceux des actifs entrants : 93 % travaillent toujours en Occitanie (soit 13 889 personnes), dont 89,2 % dans l'Hérault (soit 13 326 personnes).
- Une tendance partagée avec les territoires voisins sauf Montpellier Méditerranée Métropole
  - Le différentiel entre les actifs entrants et sortants dans le SCoT montre, pour l'ensemble des catégories socio-professionnelles, une variation notable, sauf pour les agriculteurs (+22). Les deux catégories présentant les plus grandes différences entre les entrées et les sorties sont les professions intermédiaires (-2 646) et les employés (-2 315).
  - A titre de comparaison avec les SCoT voisins, on remarque que les SCoT du Pays Cœur d'Hérault et du Biterrois enregistre de même un déficit entre les actifs arrivants et sortants. Pour le SCoT du Biterrois l'écart le plus important est sur les CSP employés et ouvriers et pour le SCoT du Pays Cœur d'Hérault (où le déficit est bien plus prononcé que dans le SCoT du Bassin de Thau), les CSP les plus impactées sont les professions intermédiaires et les employés. A contrario, le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole enregistre plus d'actifs entrants que sortants, ce qui est assez logique aux vues de ses fonctions métropolitaines.



### SCoT du Bassin de Thau

CSP de la population entrant/sortant du territoire en 2020

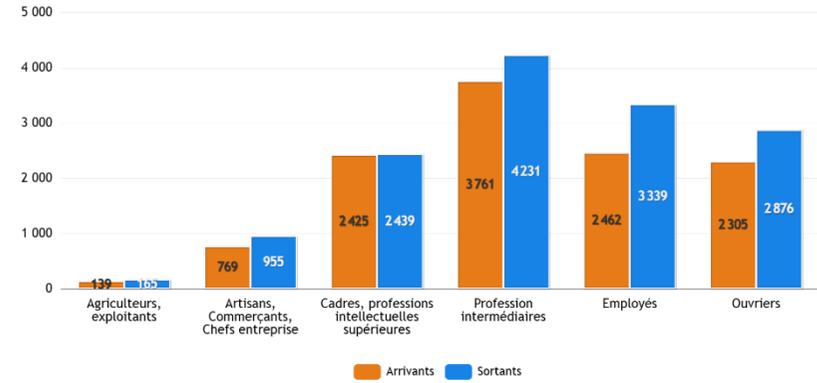
Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observateur.com



### SCoT du Biterrois

CSP de la population entrant/sortant du territoire en 2020

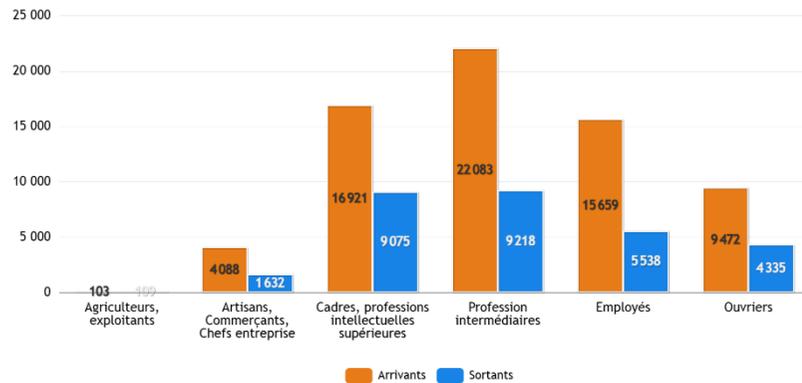
Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observateur.com



### SCoT de Montpellier Méditerrané Métropole

CSP de la population entrant/sortant du territoire en 2020

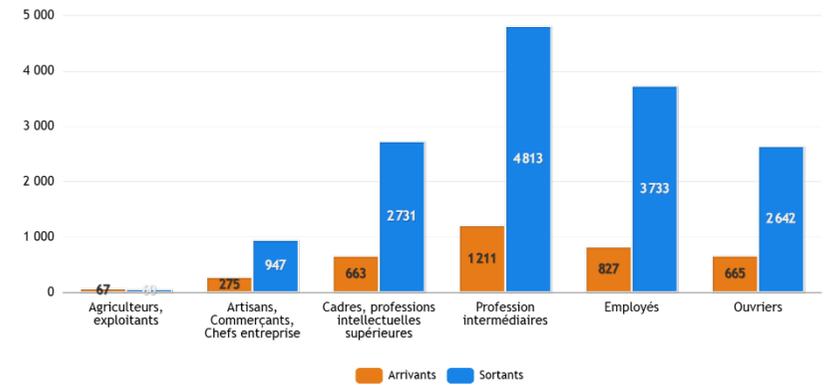
Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observateur.com

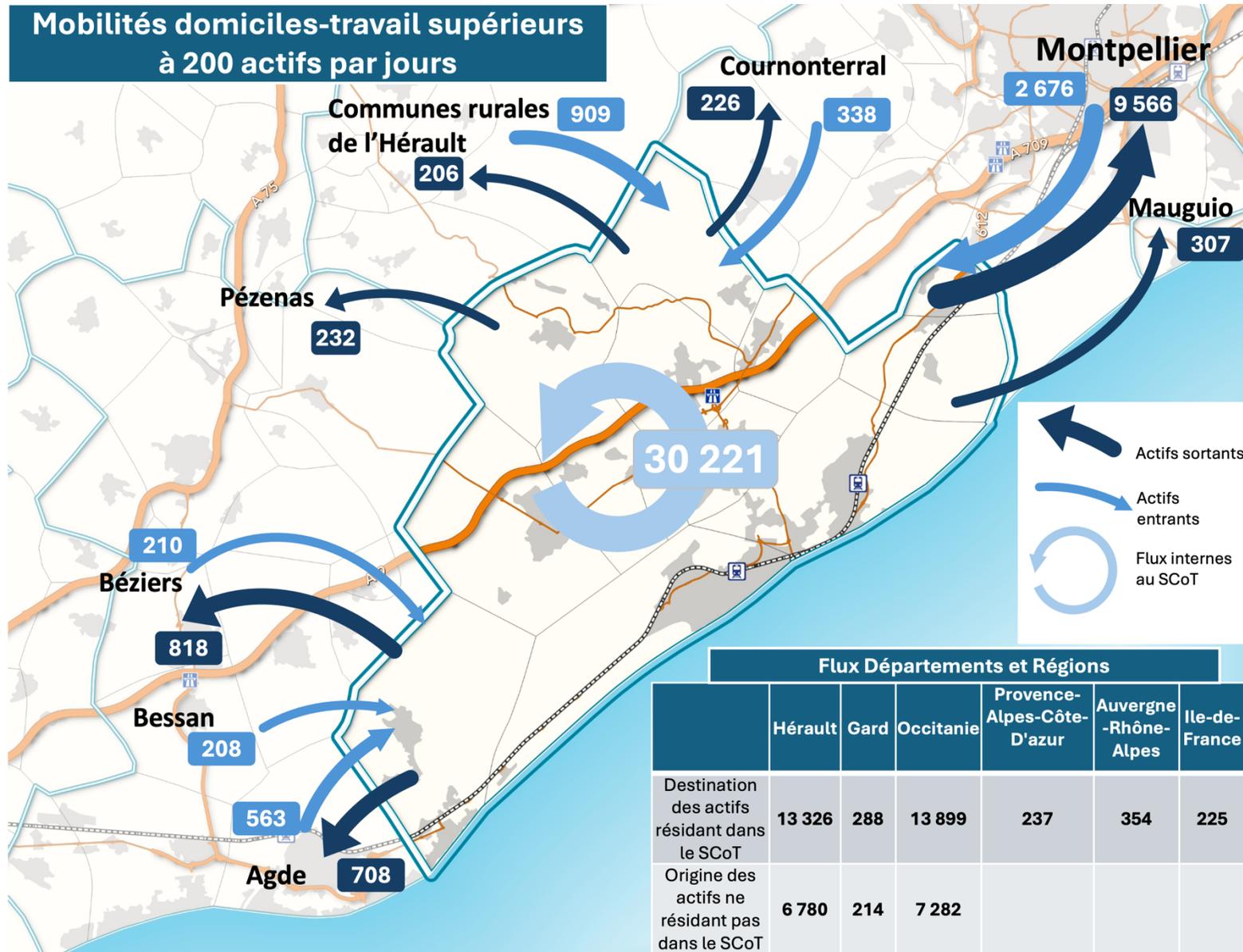


### SCoT Pays Cœur d'Hérault

CSP de la population entrant/sortant du territoire en 2020

Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observateur.com





## La voiture, moyen de prédilection des actifs

- Le moyen de transport privilégié des actifs du SCoT est de loin la voiture (voiture, camion, fourgonnette), qui représente ainsi 77% des déplacements liés au travail. Les transports en commun représentent tout de même 5% de la totalité des déplacements des actifs.
- En ce qui concerne les actifs qui ne travaillent pas dans le SCoT mais y résident et inversement, on observe une part encore plus importante pour les déplacements fait en voiture, au détriment de la marche à pied, du vélo et des deux-roues motorisés. Par ailleurs, on voit une augmentation de la part de ces actifs qui utilisent les transports en communs, d'autant plus pour ceux qui résident dans le SCoT mais n'y travaillent pas.

### Mode de transports des actifs en 2020

(Source : INSEE 2020 ; Traitement : EAU)

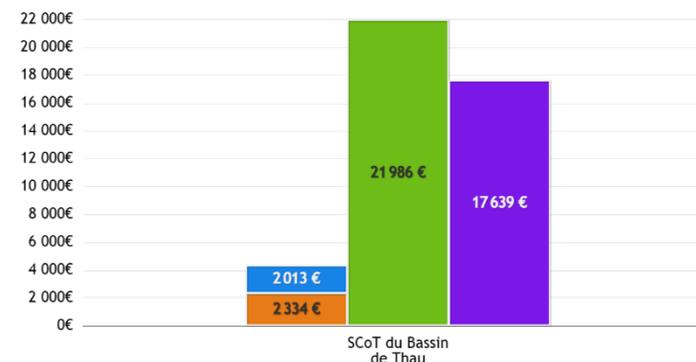
Modes de transports	Actifs résidant et travaillant dans le SCoT	Actifs résidant dans le SCoT et n'y travaillant pas	Actifs travaillant dans le SCoT et n'y résidant pas
Transport en commun	5,3%	9,9%	6,1%
Voiture, camion, fourgonnette	77,3%	87,2%	91,5%
Deux-roues motorisé	3,8%	1,8%	1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,8%	0,2%	0,5%
Marche à pied	7,8%	0,4%	0,7%
Pas de transport	4%	0,5%	0,3%

## La précarité énergétique

- La précarité énergétique résulte de la moyenne des coûts énergétique des ménages rapportés à leur niveau de vie. Elle prend en compte les dépenses énergétiques liées à l'habitat, et au transport
- L'estimation du coût moyen énergétique annuel des ménages du SCoT en 2020 est de 4 347€, dont 2 013€ liés à la mobilité domicile travail.

### Moyenne des coûts énergétiques, des médianes du niveau vie en 2021

Source : FilosoFi - Principaux résultats sur les revenus et la pauvreté des ménages - Observateur.com



■ Estimation du coût moyen du chauffage des ménages par an
 ■ Estimation du coût moyen liée à la mobilité domicile travail par an
 ■ Médiane du niveau de vie des ménages
 ■ Estimation d'un reste à vivre, post dépense énergétique

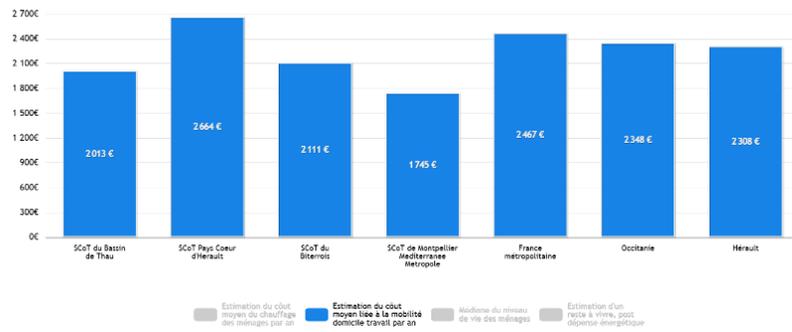
### Un coût influencé par la distance du trajet domicile-travail

- Au regard des territoires voisins et englobants, ce coût moyen de 2 013€ annuel est dans la fourchette basse. Il est bien inférieur aux moyennes observées aux échelles nationale, régionale et départementale, ainsi que celle du SCoT Pays Cœur d'Hérault. Il est plutôt similaire (quoique légèrement inférieure) à celui du SCoT du Biterrois. Seul le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole lui est inférieur, on observe sur ce territoire une part plus importante des actifs prenant les transport en commun et le vélo (respectivement 15,3% et 6,5%), et les distances pour aller travailler y sont moins importantes :
  - SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole : des distances moyennes parcourues comprises entre 9 et 20km, avec 67% des communes qui enregistrent une moyenne inférieure à 15 km.
  - SCoT du Bassin de Thau : des distances moyennes parcourues comprises entre 10 et 18km, avec 35% des communes qui enregistrent une moyenne inférieure à 15 km.



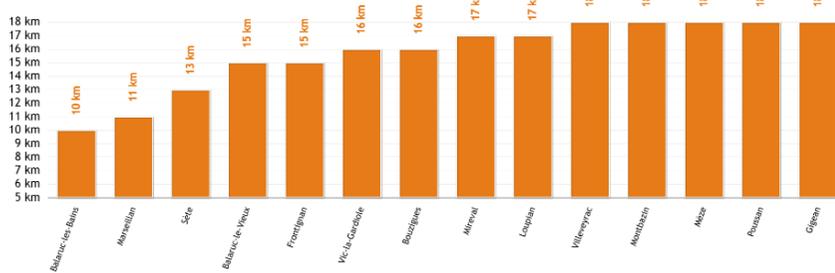
### Moyenne des coûts énergétiques, des médianes du niveau vie en 2021

Source : Filozoft - Principaux résultats sur les revenus et la pauvreté des ménages - Observateur.com



### Distance moyenne parcourue en voiture particulière par les résidents pour aller travailler en 2020

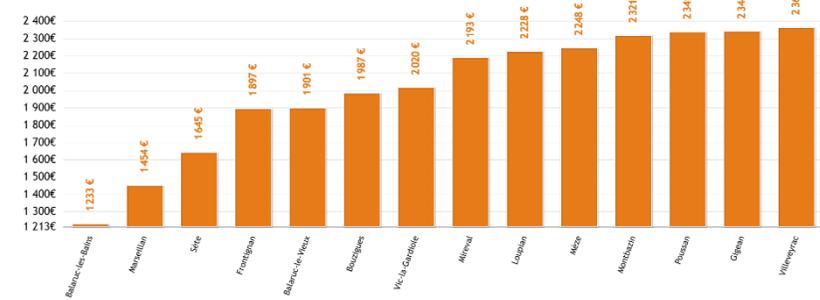
Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus : déplacements commune de résidence / commune de travail - Observateur.com



- Au sein du territoire, les dépenses domicile-travail varient entre 1 223€ et 2 366€ par an. On remarque que ce coût est corrélé à la distance entre le domicile et le travail :
  - Balaruc-les-Bains avec 10km en moyenne et 1 233€.
  - Marseillan avec 11km en moyenne et 1 454€.
  - Mèze, Montbazin, Poussan, Gigean et Villeveyrac avec en moyenne 18km et un cout entre 2 248€ et 2 366€.
- Ces variations indiquent que les zones avec des coûts modérés bénéficient de meilleures connexions aux infrastructures de transport et d'un trajet domicile-travail plus court, réduisant ainsi les coûts de transport pour les résidents.
- Ainsi, bien que la majorité des communes du Bassin de Thau aient des coûts de transport domicile/travail relativement accessibles, certaines nécessitent des améliorations en matière de transport pour réduire les dépenses et améliorer la connectivité.

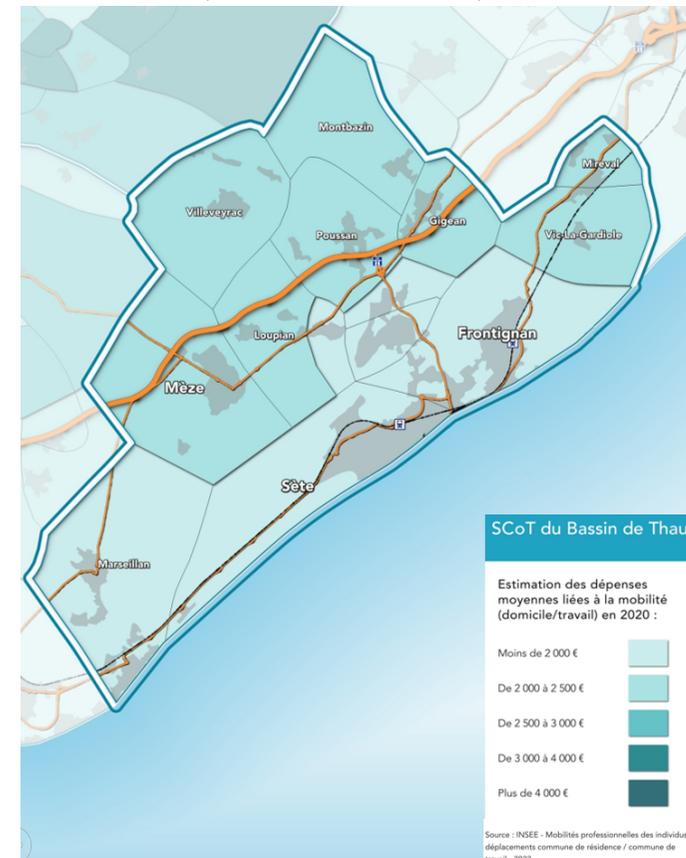
### Estimation du coût moyen liée à la mobilité domicile travail par an en 2020

Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus : déplacements commune de résidence / commune de travail - Observateur.com



### Estimation des dépenses moyennes liées à la mobilité domicile-travail en 2020

(Source : INSEE ; Traitement : EAU)



## ► Le réseau de bus

### 🔄 Les lignes départementales

- Les 6 lignes de bus de Hérault Transport qui traversent le territoire du SCoT jouent un rôle essentiel dans la connectivité régionale en desservant plusieurs communes importantes du département. Les principales lignes incluent :
  - La ligne 602, qui relie Sète Noël Guignon à Montpellier
  - La ligne 603, qui assure une liaison entre Béziers et Saint-Jean-de-Védas
  - La ligne 604, qui dessert le trajet entre Béziers et Marseillan
  - La ligne 659, qui relie Sète à Pinet
  - La ligne 672, qui relie Adissan à Balaruc-le-Vieux
  - La ligne 684, qui assure une liaison Agde à Marseillan.
- Ces lignes fonctionnent toute l'année, facilitant l'accès aux équipements publics, commerciaux et touristiques majeurs de la région. Elles participent significativement aux déplacements quotidiens des habitants et contribuent à la réduction de l'utilisation des véhicules personnels.

### 🔄 Le réseau de bus de la SAM

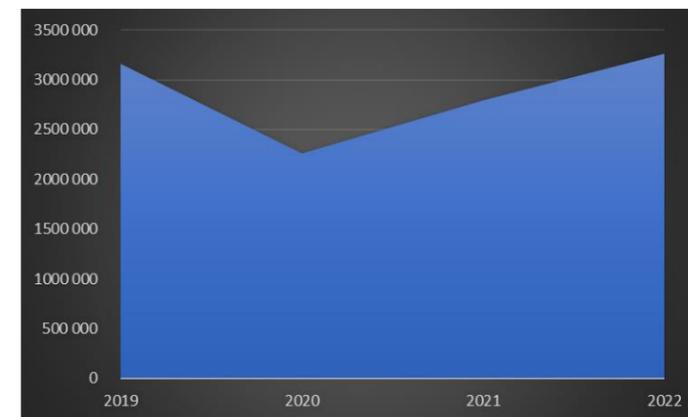
- Le réseau de bus de Sète Agglopol Méditerranée comprend 23 lignes, assurant une couverture complète du territoire et des connexions fluides entre les principales communes et équipements.
- Les lignes 24 et 915 sont des lignes de Transport à la Demande (TAD), qui fonctionne donc sur réservation
- Ces lignes desservent des équipements clés tels que les gares SNCF, les centres commerciaux, les établissements scolaires et les sites touristiques, améliorant la mobilité des résidents et des visiteurs toute l'année.
- Les 8 lignes suivantes sont celles qui ont comptabilisés plus de 100 000 voyageurs sur l'année 2022:
  - La ligne 3 avec 810 773 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Frontignan
  - La ligne 1 avec 555 666 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Balaruc-les-Bains
  - La ligne 2 avec 401 989 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Bouzigues
  - La ligne 11 avec 287 175 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Marseillan
  - La ligne 9 avec 168 918 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Ballaruc-le-Vieux et qui est une ligne estivale
  - La ligne 10 avec 169 718 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Ballaruc-les-Bains

- La ligne 6 avec 143 931 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Poussan
- La ligne 13 avec 140 350 voyageurs en 2022 qui relie Sète à Mèze

- Au total, les 23 lignes de la SAM ont comptabilisé 3 281 664 voyages en 2022. Le trafic annuel en 2022 a dépassé les chiffres de 2019, l'année de référence avant la pandémie. Après une baisse significative en 2020 et une légère reprise en 2021, 2022 se distingue par une croissance importante, témoignant de la résilience et de l'efficacité des services de transport.
- La fréquentation des bus dans différents secteurs de Sète Agglopol Méditerranée a montré des augmentations significatives par rapport à 2021 et 2020 témoignant d'une reprise notable des transports publics après les perturbations dues à la pandémie de Covid-19. Par rapport à 2021 :
  - Balaruc et Gigean ont connu la plus forte augmentation, avec une croissance de 31 %
  - Le secteur de Marseillan a aussi vu une augmentation notable avec 26 %
  - Le secteur de Frontignan, Mireval, et Vic la Gardiole a enregistré une augmentation de 19 %,
  - Le secteur de Poussan, Bouzigues, Mèze, Loupian, et Villeveyrac note une croissance de 15 %
  - Le secteur de Sète a enregistré une hausse de 13 %.

### Trafic annuel sur les lignes de la SAM entre 2019, 2020, 2021 et 2022

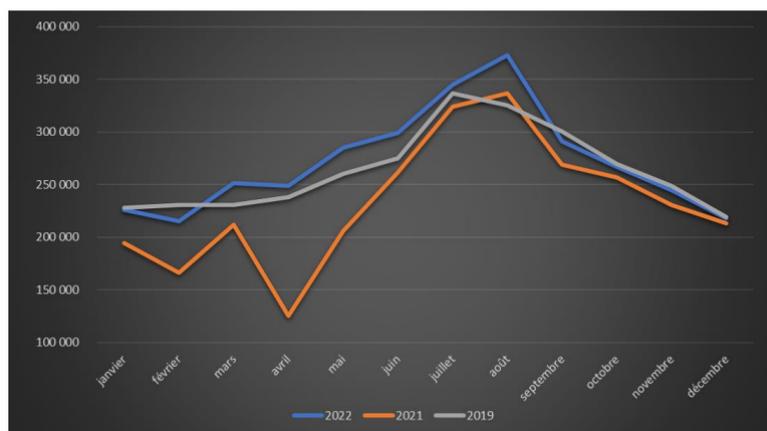
(Source : Synthèse du rapport annuel du concessionnaire 2022 ; Kéolis Bassin de Thau)



- En 2022, le trafic mensuel des lignes de bus de Sète Agglopôle Méditerranée a montré une augmentation notable tout au long de l'année, atteignant son pic en juillet. Cette hausse constante, visible dès le début de l'année, dépasse les niveaux observés en 2021 et même en 2019 durant les mois estivaux, indiquant une forte reprise post-pandémique et une utilisation accrue des transports publics.

### Trafic mensuel sur les lignes de la SAM en 2019, 2021 et 2022

(Source : Synthèse du rapport annuel du concessionnaire 2022 ; Kéolis Bassin de Thau)



- Par ailleurs, il est intéressant de noter que l'année 2022 a également vu une adoption accrue des technologies de validation mobile, avec une augmentation de 79 % des validations effectuées via l'application mobile. Cela montre une tendance vers des moyens de validation plus modernes et pratiques pour les usagers.

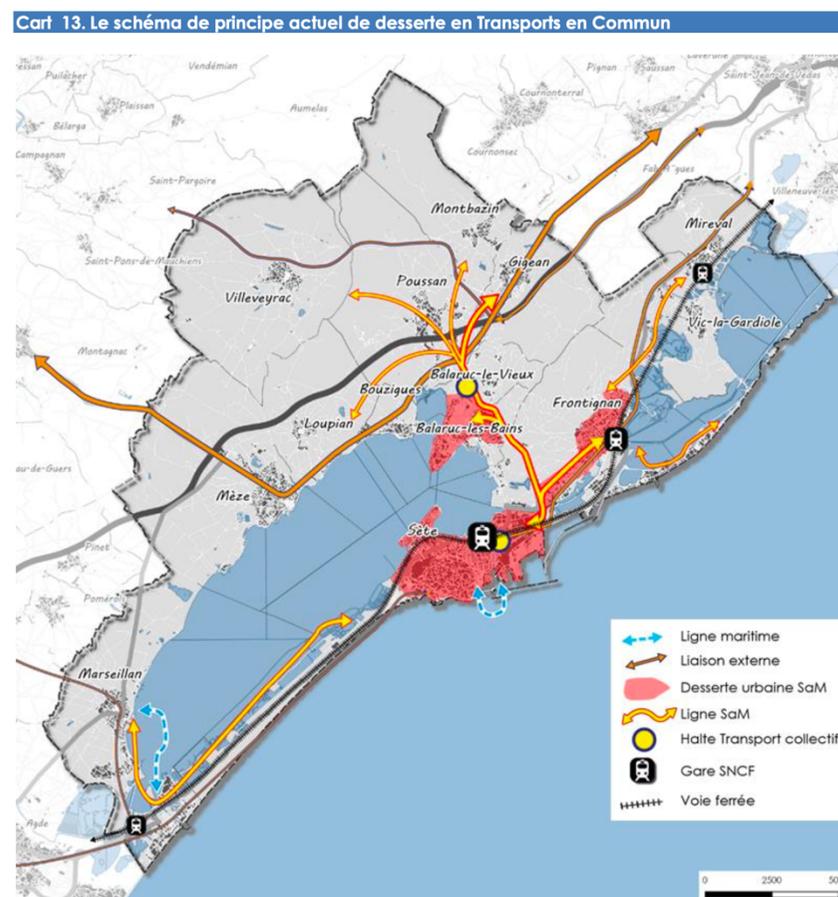
### Le projet de TCSP

- Un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est un système de transport en commun qui dispose de voies dédiées, séparées du trafic routier. Ce type de transport permet d'améliorer la rapidité, la ponctualité et l'efficacité des services de bus ou de tramway, réduisant ainsi les temps de trajet et augmentant la fiabilité pour les usagers.
- En octobre 2021, Sète Agglopôle Méditerranée a remporté un appel à projets lancé par le Ministère des Transports, portant sur les TCSP et les pôles d'échanges multimodaux, avec à la clé une subvention de 2,54 millions d'euros HT pour la création de voies de bus reliant Balaruc-le-Vieux à Sète.

- L'objectif principal a été de créer une ligne de TCSP sur la RD2 (axe très fréquenté), dont les travaux ont débutés en 2023. A partir de sa livraison courant 2025, le réseau de bus de Sète Agglopôle Mobilité sera ainsi restructuré, avec la création d'une ligne express entre Balaruc et le centre-ville de Sète. La gare routière de Balaruc-le-Vieux, située à l'extrémité nord du nouvel itinéraire, servira de point central pour cette réorganisation. Il a été estimé qu'à terme, le TCSP desservira 6 000 emplois.

### Cartographie des transports en commun du Bassin de Thau, dont le réseau de bus

(Source : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée)



## Le transport ferroviaire

- Des connexions locales, régionales, nationales et même internationale
  - Le territoire du SCoT dispose de 4 gares situées qui sont celles de Sète, Frontignan, Marseillan-Plage et Vic-Mireval. Ces 4 gares sont desservies par la ligne ferroviaire reliant Montpellier à Béziers. Ces arrêts facilitent ainsi les déplacements locaux et régionaux, offrant des connexions fréquentes vers des pôles d'emploi et de services majeurs, renforçant ainsi l'accessibilité et l'intégration territoriale du Bassin de Thau dans la région.
  - Depuis la gare de Frontignan, au surplus de la ligne Montpellier-Bézier, il est possible de rejoindre en liaison direct par TER la gare de Nîmes sont disponibles, permettant des trajets pratiques vers cette ville historique.
  - La gare de Sète qui est de rayonnement national, offre quant à elle plusieurs connexions directes vers des destinations importantes en France, rendant cette ville le territoire plus facilement accessible. Des TGV directs circulent vers Paris, et des liaisons directes sont également disponibles vers Lyon, Marseille, Toulouse, et Bordeaux. De plus, des trains régionaux et TGV relient fréquemment Sète à Nîmes et Montpellier. Pour les voyages internationaux, des TGV permettent de rejoindre directement Barcelone. Ces connexions font de la gare de Sète un hub stratégique pour les déplacements vers de nombreuses destinations nationales et internationales.

### Le projet de gare multimodale de Sète

- Le projet de gare multimodale de Sète, situé au cœur du futur quartier Entrée Est, vise à moderniser et améliorer l'accessibilité et la connectivité de la gare de Sète en la transformant en un pôle d'échanges multimodal, qui facilite connexions entre différents modes de transport et renforce l'attractivité de la région.
- La première phase du projet, achevée en 2019, a impliqué la réorganisation du parvis sud, incluant un nouveau carrefour, des espaces de stationnement court terme, et un abri-vélo sécurisé
- Actuellement, les travaux se concentrent sur la construction d'une passerelle piétonne qui reliera les parvis nord et sud en enjambant les voies ferrées, rendant la gare plus accessible. Le projet inclut également la mise à niveau des infrastructures de la gare, comme l'éclairage, la signalétique, et les systèmes de drainage
- En parallèle, une nouvelle station fluviale et des parkings longue durée seront aménagés pour améliorer l'intermodalité des transports autour de la gare.



(Source : Le pôle d'échanges multimodale de la gare de Sète, Sète Agglopôle Méditerranée)



## Les connexions aériennes

- Bien que le Bassin de Thau ne dispose pas d'aéroports, deux options sont disponibles à proximité :
  - L'Aéroport Béziers Cap d'Agde, situé à environ 36 kilomètres au sud-ouest de Sète. Cet aéroport propose des vols vers Paris, mais aussi plusieurs destinations européennes (Bruxelles, Londres, Düsseldorf, Stockholm, etc.) facilitant ainsi les déplacements pour les voyageurs internationaux et nationaux.
  - L'Aéroport de Montpellier-Méditerranée, situé à environ 40 kilomètres au nord-est de Sète. Cet aéroport, plus grand que celui de Béziers, offre un éventail plus large de vols domestiques et internationaux (Paris, Londres, Amsterdam, Bruxelles, Rome, Madrid, Marrakech, Alger, etc.).
- Ces deux aéroports disposent de services de navettes et de transport public qui permettent de rejoindre facilement Sète et les communes du Bassin de Thau. Des navettes régulières relient aussi ces aéroports aux gares ferroviaires proches, comme Agde ou Béziers, depuis lesquelles des trains partent vers les gares du SCoT.

(Source : « MONTPELLIER - AEROPORT - Les 70 ans de l'aéroport », 20/01/2016, herault-tribune.com)



(Source : Aéroport Béziers Cap d'Agde – Hérault Occitanie © Radio France - Stéphane Pocher)



## Le Port de Sète

- Un port d'envergure rayonnant sur plusieurs secteurs d'activité
  - Le Port de Sète, a un rôle important en tant que port de passager de commerce, de pêche et de plaisance.
    - Le port est une porte d'entrée importante pour les liaisons maritimes avec le Maroc (Tanger Med et Nador) et, depuis 2023, avec l'Algérie. Il accueille également des croisières, permettant aux passagers de découvrir les sites touristiques de la région.
    - En tant que deuxième port de la façade méditerranéenne française, il offre des infrastructures modernes pour le transport multimodal, combinant les modes maritime, ferroviaire, fluvial et routier, facilitant ainsi le transit de diverses marchandises.
    - La pêche y est également significative, avec la première halle à marée informatisée d'Europe, centralisant les activités de criée, de carénage et de gestion de la zone halieutique.
    - Enfin, le port de plaisance propose plus de 800 anneaux pour divers types d'embarcations, y compris les très grandes plaisances, constituant un lieu privilégié pour les activités nautiques et le tourisme de plaisance.

## Le Fret

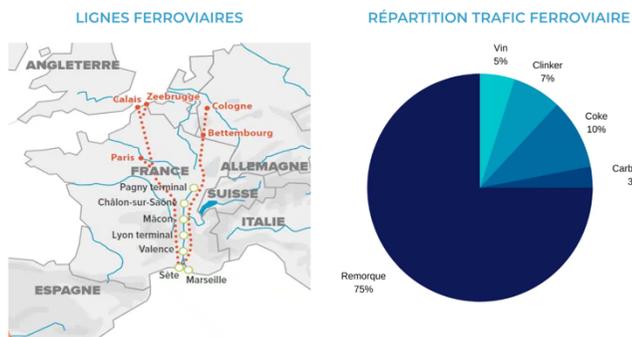
- Le Port de Sète est le deuxième port en eau profonde de la Méditerranée française. En 2022, il a traité plus de 5,3 millions de tonnes de marchandises grâce à ses 10 terminaux portuaires et ses équipes spécialisées.
- Le port offre une logistique multimodale avec 42 km de voies ferrées et des connexions fluviales, facilitant le transport de diverses marchandises et réduisant le trafic routier. Il est stratégiquement situé à proximité de l'autoroute A9 et du réseau ferroviaire national.
- Le port de Sète est connecté à plusieurs destinations clés en France et en Europe : Calais et Zeebrugge au nord, Paris et Bettembourg à l'est, et Lyon et Marseille au sud. Ces connexions facilitent le transport de marchandises vers des hubs logistiques majeurs et renforcent l'intégration du port dans le réseau ferroviaire européen.
- Le port dispose de nombreux terminaux spécialisés : pétrolier, agro-alimentaire, multi vrac industriel, roulier Turquie, véhicule neuf et d'occasion, frigorifique, multimodal, colis lourd, bétail, forestier.
- En ce qui concerne la répartition du trafic ferroviaire, 75% du volume est constitué de remorques. Les autres marchandises incluent le coke, le clinker, le carbonate, et le vin, montrant une diversité des produits transportés. Cette répartition souligne le rôle important du port dans le



transport de matériaux industriels et agricoles, ainsi que des produits de consommation.

### Le ferroviaire sur le port de Sète

(Source : sete.port.fr)



- D'autre part, le Port de Sète dispose d'une voie fluviale de 63 km via le canal du Rhône à Sète, incluant une écluse et huit postes d'attente, permettant un accès direct à la vallée du Rhône, à la région lyonnaise et à la Bourgogne. Cette infrastructure multimodale complète le réseau ferroviaire, générant des trafics maritimes et des activités économiques. Elle contribue à la réduction du trafic de poids lourds grâce à des flux réguliers de plus de 100 000 tonnes par an. Un projet de modernisation vise à maintenir une capacité de transport entre 1200 et 1500 tonnes.

### Le fluvial sur le port de Sète

(Source : sete.port.fr)



### Les ferries et croisières

- 250 000 passagers ont été transportés par les ferries et bateau de croisière du port de Sète en 2023.
- Premier port français pour les passagers vers le Maroc, il offre des infrastructures modernisées avec 4 postes à quai dédiés et une connexion directe à l'autoroute A9. Il est bien positionné pour les lignes mixtes passagers et fret.
- Attrait touristique clé, le terminal croisière accueille des paquebots sur des quais situés à 5 minutes à pied du centre-ville. Il propose des excursions vers des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO et est bien desservi par le TGV et l'aéroport de Montpellier.

### Photographies du Port de Sète

(Source : sete.port.fr ; Traitement : EAU)



## ▮ Les navettes maritimes

- Le Bassin de Thau dispose de plusieurs navettes maritimes qui facilitent les déplacements entre les différentes communes autour de l'étang. Voici les principales lignes maritimes disponibles :
  - Navettes Sète-Mèze : Cette navette relie la gare de Sète au port de Mèze. Elle opère de juin à septembre avec sept allers-retours quotidiens, offrant une alternative agréable et panoramique aux transports terrestres. En 2023, 46 653 voyages ont été comptabilisés.
  - Bateau-bus : Ce service de Bateau-Bus permet de relier le quai Paul Riquet et le quai Général Durand de la ville de Sète, l'objectif est de désengorger le centre-ville.
  - Navette Ecothau : Cette navette relie Sète à Balaruc-les-Bains, permettant aux passagers de profiter d'une traversée paisible sur l'étang de Thau.
  - Navettes festivières de Sète : Pendant les festivals estivaux tels que Jazz à Sète et Fiest'a Sète, des navettes maritimes gratuites sont mises en place pour transporter les festivaliers du Mas Coulet à la Criée.
- Ces services maritimes permettent non seulement de réduire le trafic routier et de promouvoir un mode de transport plus écologique, mais aussi d'offrir aux usagers, tant aux résidents qu'aux touristes, une expérience de voyage particulière et agréable autour du Bassin de Thau.

(Source : Les navettes maritimes entre Sète et Mèze, Sète Agglopôle Méditerranée)



## ▮ Des alternatives de moyens de mobilité durables

### ➤ Covoiturage

- En novembre 2023, Sète Agglopôle Méditerranée a lancé Klaxit, une application mobile qui a depuis été intégrée à BlaBlaCar Daily, qui constitue une plateforme en ligne de covoiturage mettant en relation conducteur et voyageur.
- Afin d'encourager le covoiturage, la SAM offre même une aide financière pour les conducteurs (entre 1 et 2€ pour chaque trajet en fonction de la distance effectuée).
- De nombreuses aires de covoiturages sont recensées sur les communes du Bassin de Thau, elles se situent majoritairement en centres urbains et aux le long des principaux axes routiers

### ➤ Véhicules électriques

- Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont réparties sur l'ensemble des communes du territoire. Sète Agglopôle Méditerranée a d'ailleurs financé pour moitié la mise en place de ces bornes dans les communes du territoire.
- Tout comme les aires de co-voiturage, elles se situent majoritairement en centres urbains et aux le long des principaux axes routiers.

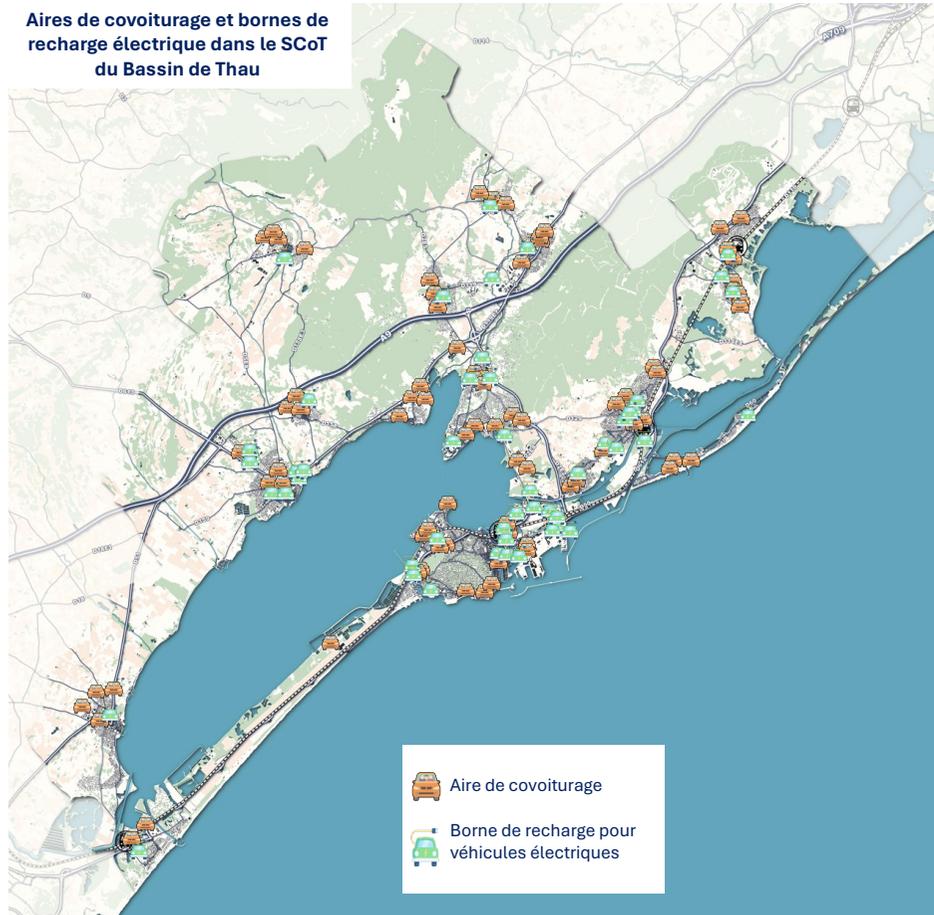
### ➤ Autopartage

- Depuis septembre 2019, des véhicules en libre-service sont disponibles dans la commune de Sète (via Modulo) avec à ce jour 4 stations dans la commune (à la gare de Sète, à la médiathèque François Mitterrand, sur le quai Noël Guignon et en face de l'hôtel de Ville).
- Le service de réservation s'effectue en ligne et permet ainsi au conducteur sans voiture de pouvoir se déplacer. Différents types de véhicules sont proposés dont des voitures électriques.

(Source des deux photographies: « Des stations d'autopartage ouvertes à Sète, Article publié le 27.09.2019, sète.fr)



(Source : blablacar.fr et alize-map ; Traitement : EAU)



## Des aménagements cyclables bien développés

### Le réseau cyclable

- Le réseau cyclable du territoire du SCoT a une réelle fonctionnalité touristique, mais contribue aussi à la qualité du cadre de vie en profitant aussi bien aux résidents qu'aux touristes.
- Parmi les circuits les plus populaires, la boucle cyclo n°25 offre un tour complet de l'étang de Thau. La voie verte du Lido, reliant Marseillan à Sète, est une autre option prisée des touristes, offrant un trajet le long de la côte. La piste cyclable de la crique de l'Angle relie Balaruc-le-Vieux à Bouzigues, permet une autre exploration des bords de l'étang. À Frontignan, un itinéraire spécifique traverse les étangs et les anciens salins, offrant une immersion dans des paysages naturels et historiques. L'itinéraire "L'agglomération les pieds dans l'eau" propose un trajet de Marseillan à Vic-la-Gardiolle, passant par des plages et des points d'eau idylliques. Enfin, la balade autour des musées de Sète Agglopol Méditerranée, reliant Loupian à Balaruc-les-Bains, combine cyclisme et découvertes culturelles, avec des arrêts recommandés dans plusieurs musées locaux.
- Ces itinéraires offrent une variété d'options pour tous les niveaux de cyclistes, permettant de découvrir les beautés et les richesses culturelles de l'Archipel de Thau.

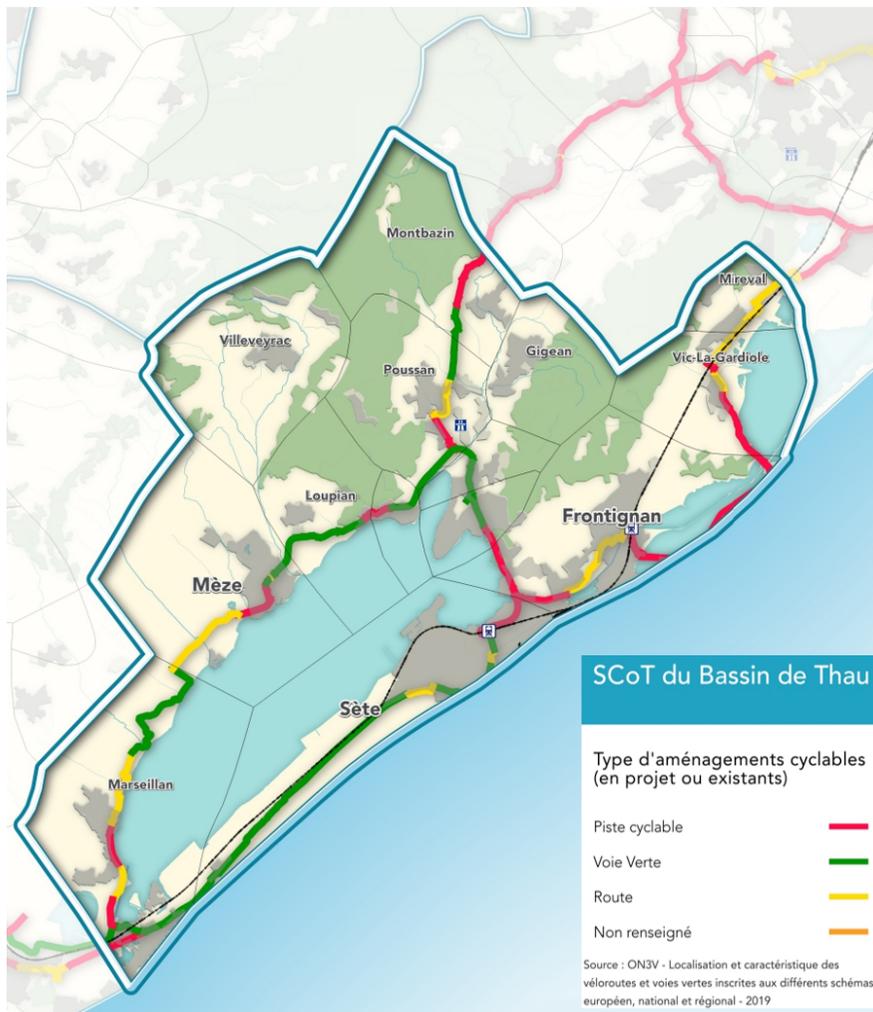
### Service de location

- En 2022, le service de location de vélos à assistance électrique (VAE) de Sète Agglopol Méditerranée, avec une flotte de 100 vélos disponibles, comptabilisé 185 clients. La répartition des locations par durée montre que la majorité des utilisateurs préfèrent des locations à court terme, avec 47 % des locations effectuées pour une période de 3 mois. Les locations de 6 et 9 mois suivent avec respectivement 28 % et 15 %. Les locations à long terme de 12 mois représentent la plus petite proportion, avec seulement 10 % des utilisateurs optant pour cette durée. Ces données suggèrent une préférence marquée pour la flexibilité des durées de location plus courtes parmi les usagers.



## Carte des aménagements cyclables sur le Bassin de Thau

(Source : ON3V ; Traitement : EAU)



### Le Baromètre des Villes Cyclables

- Le Baromètre des Villes Cyclables, basé sur les contributions des cyclistes, révèle des tendances intéressantes et des différences marquées entre les communes de Sète, Marseillan, Mèze, Villeveyrac, et Frontignan pour l'année 2021 (seules communes de l'agglomération y ayant participées) :
  - Ressenti Global et Sécurité : Marseillan se distingue par un ressenti global et une sécurité perçue très positivement (en particulier dans les rues résidentielles, et les grands axes) indiquant que les cyclistes s'y sentent en sécurité et satisfaits des conditions de circulation. À l'inverse, Sète, Villeveyrac et Frontignan sont perçues négativement dans ces domaines, signalant des préoccupations importantes concernant la sécurité et la satisfaction générale des cyclistes (notamment pour les enfants / personnes âgées, sur les grands axes, pour rejoindre les communes voisines, et lors des traversées de carrefour / rond-point). Pour la commune de Mèze les notes sont plutôt positives avec notamment des conflits entre les usagers plutôt rares ou encore une perception de la sécurité plutôt bonne en roulant à vélo.
  - Confort et Efforts de la Ville : En termes de confort et d'efforts municipaux, Marseillan se démarque également, notamment via des itinéraires confortables, bien entretenus et des directions claires. Sète et Villeveyrac montrent des difficultés sur ces points, nécessitant des améliorations majeures pour répondre aux besoins des cyclistes. Concernant Mèze et Frontignan, les itinéraires cyclables sont plutôt confortables, mais pourrait gagner en entretiens et en une amélioration des indications de directions.
  - Services de Stationnement : Les services de stationnement pour vélos sont bien évalués à Marseillan et Mèze, tandis que Sète, Villeveyrac et Frontignan ont des notes inférieures, soulignant un besoin d'amélioration.
  - Évolution des données : L'évolution sur 2 ans montre une augmentation notable de la satisfaction à Marseillan et Mèze indiquant des progrès significatifs (respectivement +60% et +50%, par rapport aux notes d'il y a 2 ans), une amélioration est aussi à noter à Frontignan (+26%). A Sète et Villeveyrac, les améliorations perçues sont plus modestes (respectivement +13% et +4%).



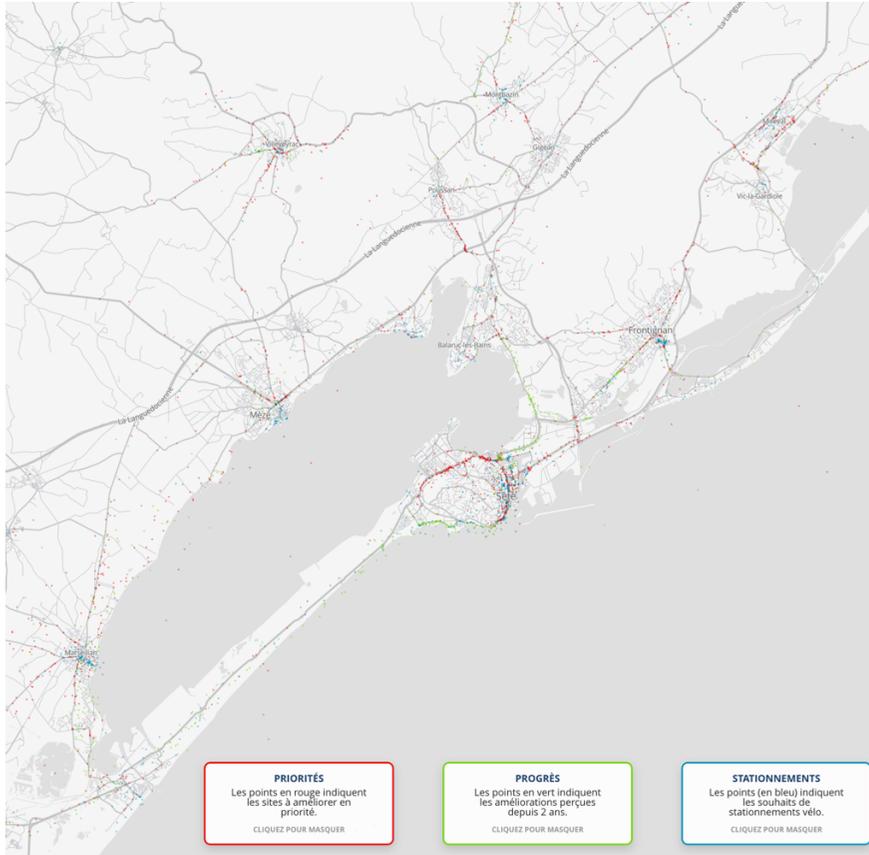
## Résultats du Baromètre des Villes Cyclables 2021

(Source : Baromètre des Villes Cyclables)



- La carte du baromètre des villes cyclables territorialise le ressenti des cyclistes du territoire. En trois catégories, ces cyclistes ont indiqué les sites à améliorer en priorité (rouge), les infrastructures où des améliorations ont été perçues (vert), et les souhaits de stationnement vélo (bleu).
- On remarque que les points à améliorer se concentrent fortement le long des axes de communication, ce qui peut faire référence à la problématique de la sécurité. On remarque aussi une forte demande de stationnement dans les centres urbains, notamment à Mèze, Sète, Frontignan et Montbazin. Dans les centres urbains, notamment Sète, ainsi qu'entre Sète et Balaruc-les-Bains on note de nombreux points d'amélioration.

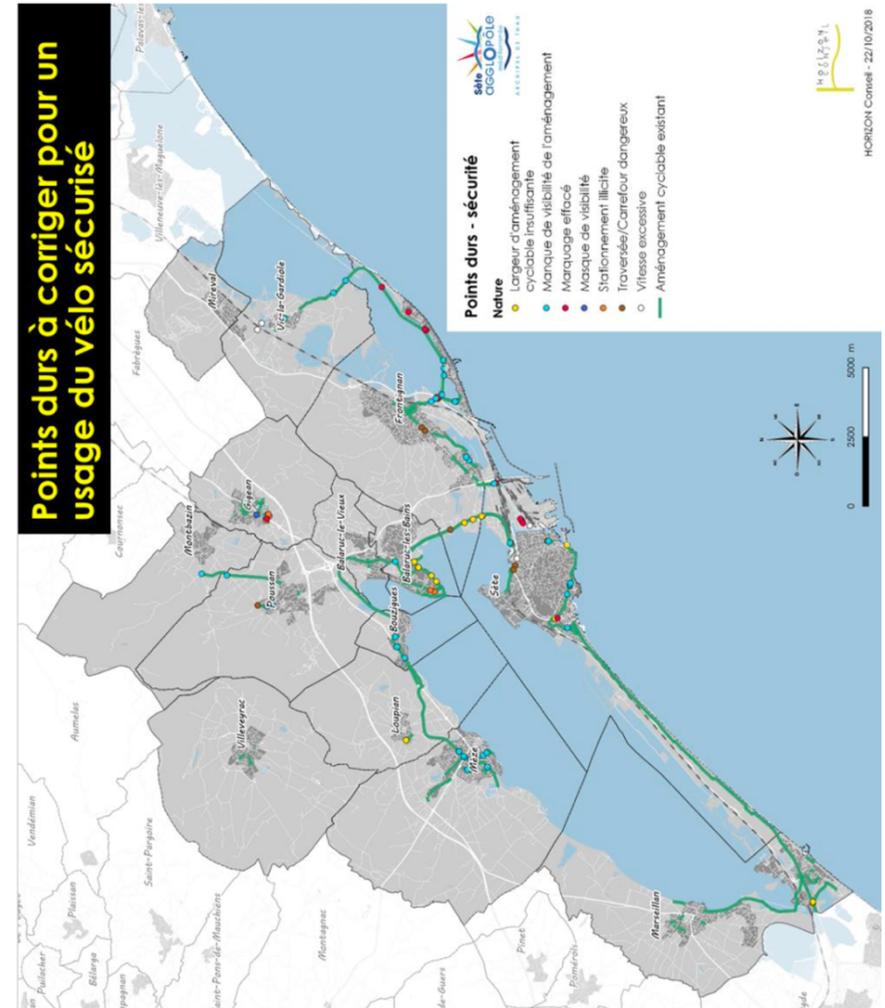


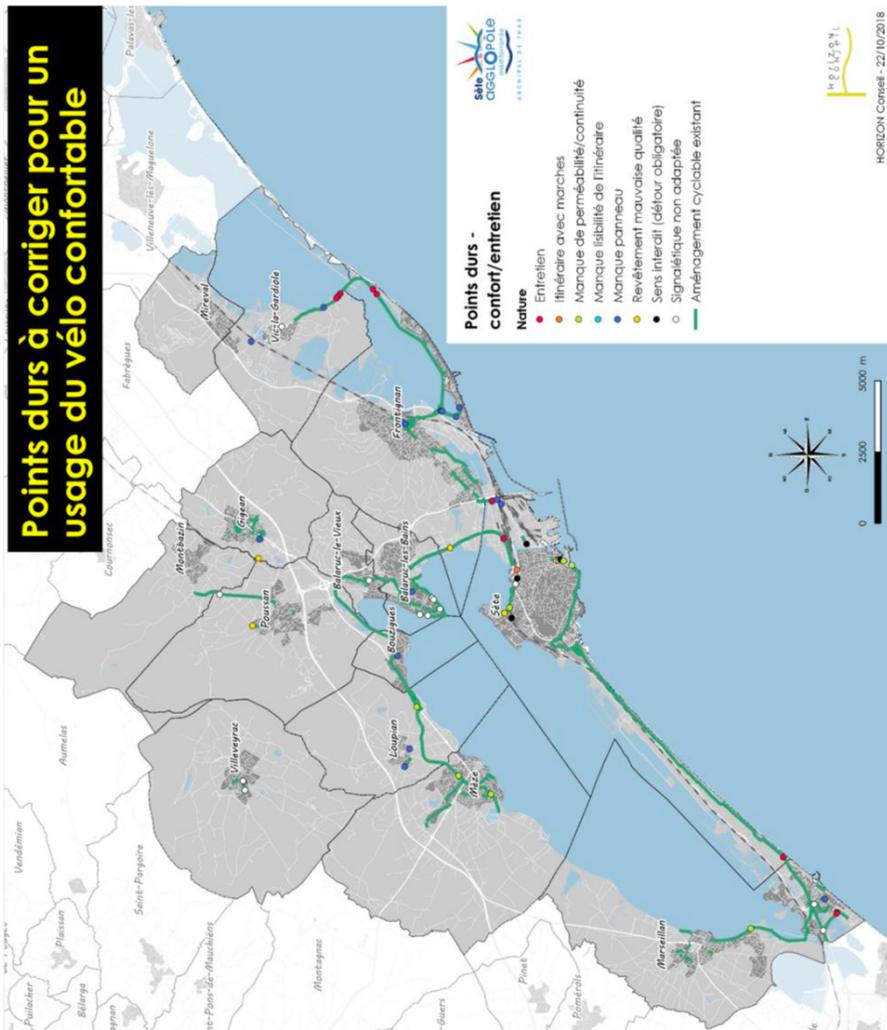


**Résultats du Baromètre des Villes Cyclables 2021** (Source : Baromètre des Villes Cyclables)

- A titre indicatif, les deux cartes suivantes issues du PDU 2020-2030 de Sète Agglopolité Méditerranée illustrent les points durs à corriger pour un usage du vélo sécurisé et confortable. Ces cartes qui datent de 2018 montrent quelles étaient les principaux points à enjeux, et l'on peut en mettre certains en parallèle avec la carte ci-avant issue du baromètre des villes cyclables.

(Source des deux cartes : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopolité Méditerranée)





- Les temps de trajet les plus courts se concentrent autour des centres urbains comme Sète, Frontignan, et Balaruc-les-Bains. Ce qui indique une bonne accessibilité en vélo classique dans ces zones.
- Les temps de trajet augmentent significativement en s'éloignant des centres urbains, montrant des défis en termes d'accessibilité cyclable pour les zones périphériques et rurales.

**Carte des temps de trajet sur vélo classique**  
(Source : Sète Agglopolité Méditerranée)



- ➔ Les temps de trajets à vélo
  - En étudiant la carte des temps de trajet en vélo classique à travers Sète Agglopolité Méditerranée on remarque que :

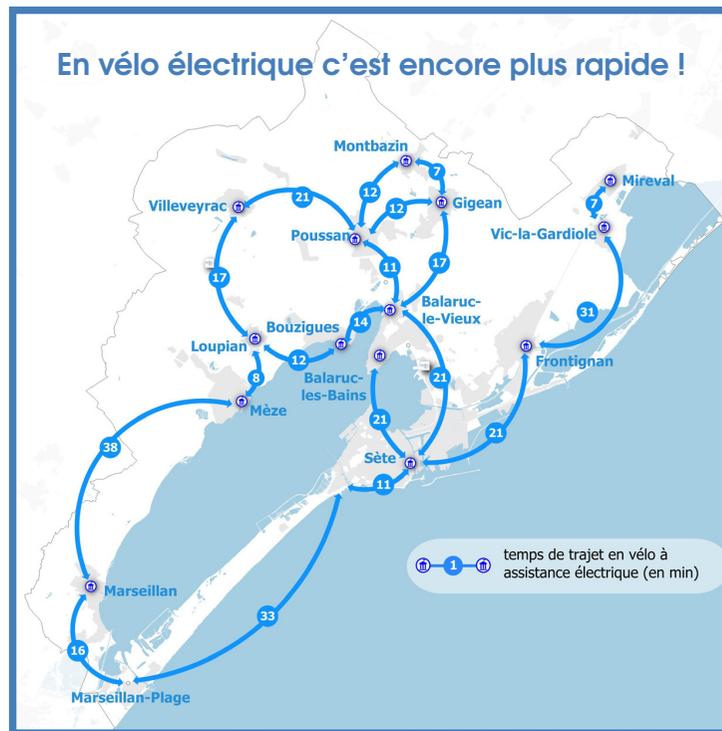
- En comparaison, la carte des temps de trajet en vélo électrique fait ressortir les éléments suivants :



- Une réduction significative des temps de trajet pour les mêmes distances, rendant les zones périphériques plus accessibles en vélo électrique.
- Avec des vélos électriques, des zones auparavant moins accessibles deviennent plus viables pour les déplacements quotidiens, étendant l'aire d'influence des centres urbains.
- L'usage des vélos électriques peut fortement contribuer à la réduction de la dépendance à la voiture, particulièrement pour les trajets domicile-travail. Cela est en ligne avec les objectifs du PDU pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution.

### Carte des temps de trajet sur vélo électrique

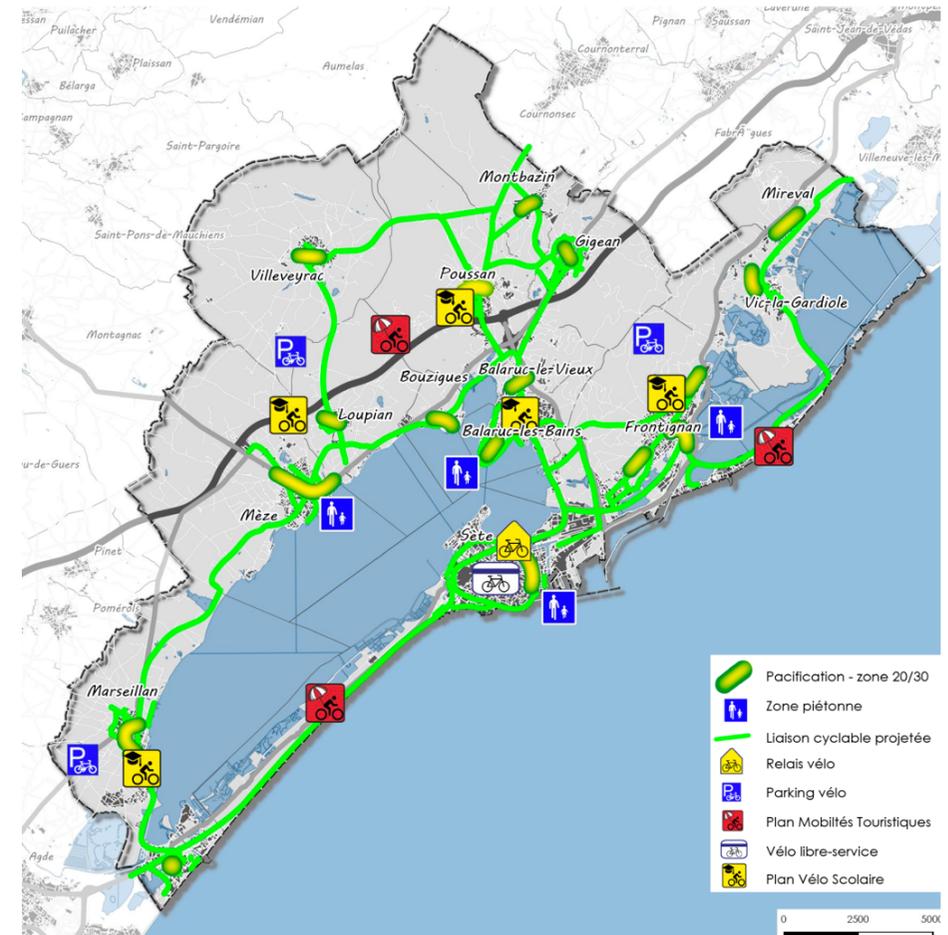
(Source : Sète Agglopôle Méditerranée)



- A titre indicatif, voici la carte de principes d'un schéma de desserte des modes actifs qui a été élaborée dans le PDU 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée.
- Ce schéma présente les principaux enjeux de mobilité en modes actifs à l'horizon du PDU en matière d'aménagement. Il établit la feuille de route du PDU pour atteindre l'objectif d'une ville apaisée.

(Source : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée)

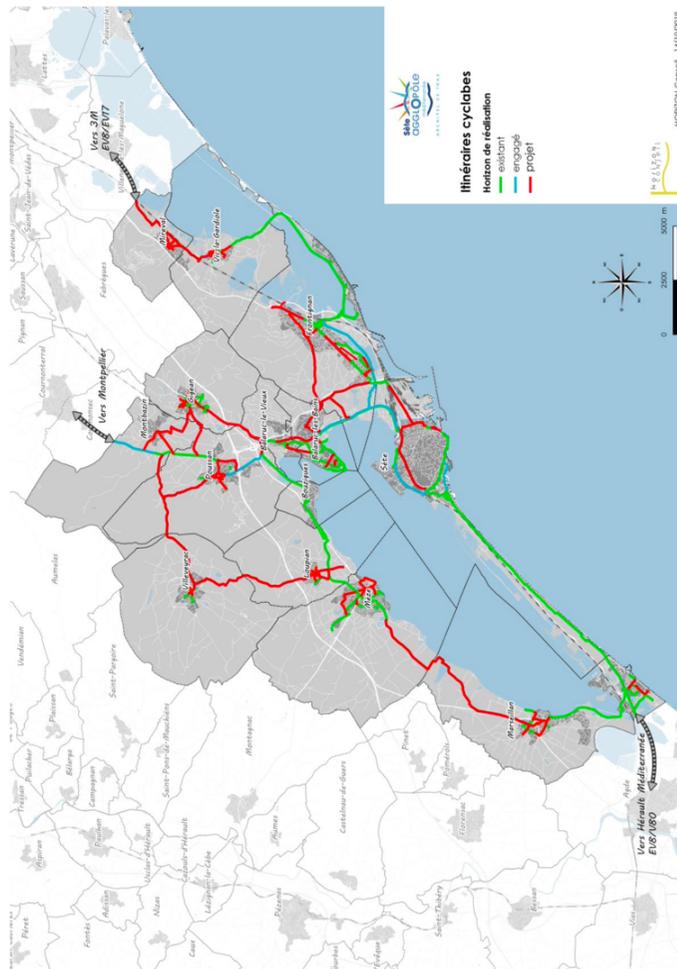
### Cart 12. Principes d'un schéma de desserte modes actifs



- A titre indicatif, voici la carte de l'objectif de schéma cyclable qui a été élaborée dans le PDU 2020-2030 de Sète Agglopolé Méditerranée.
- Cette carte illustre les itinéraires cyclables existants, engagés et en projet à la date du 14 octobre 2019.

(Source : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopolé Méditerranée)

Cart 11. Schéma cyclable objectif PDU



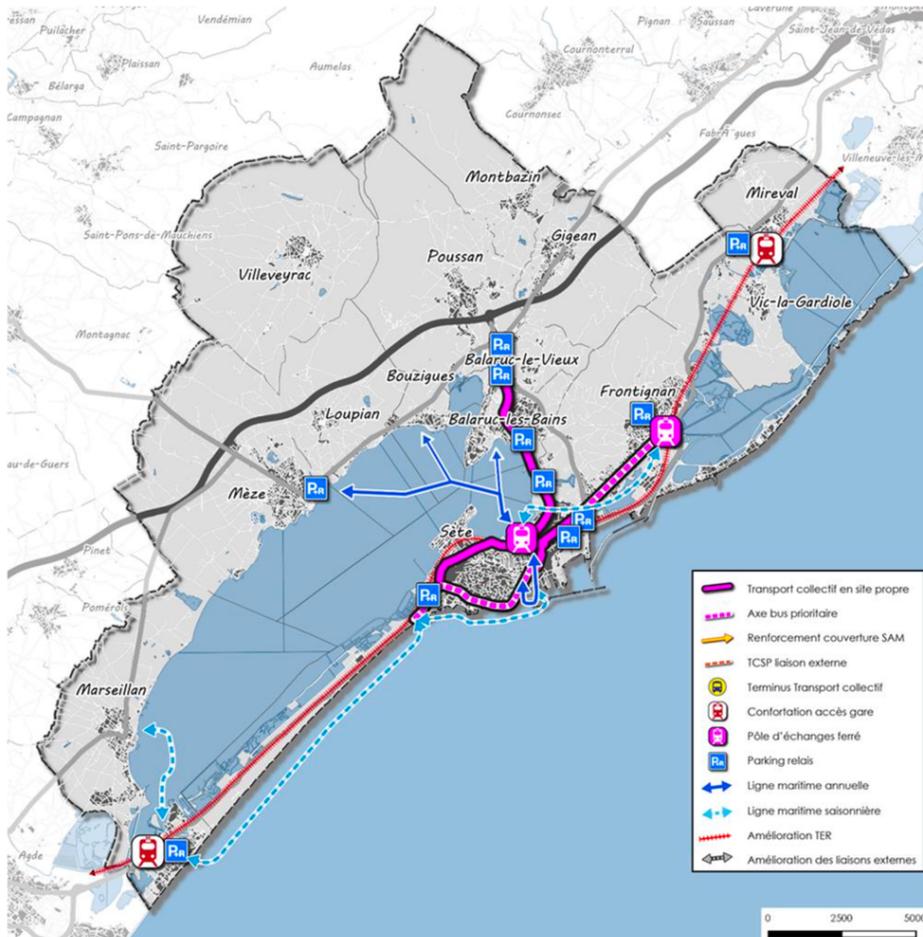
## ➤ Les parc relais serviciels comme interface de multimodalité

- Une solution aux problématiques de trafic et de stationnement
  - L'utilisation des parkings relais a été mise en avant dans le PDU 2020-2030 de la SAM afin de réduire l'utilisation de la voiture dans les centres-villes en créant des parkings relais (P+R) qui facilitent l'usage des transports en commun. L'objectif étant ainsi de diminuer les embouteillages, de réduire les émissions de CO2 et d'améliorer la qualité de vie urbaine. Une action spécifique du PDU y a été dédiée « Action 7 : Diffuser sur le territoire des parc relais serviciels ».
- Dans le PDU, la mise en œuvre de cette action passe par l'implantation de P+R près des grands axes routiers et des lignes de transports en commun, avec des services complémentaires pour encourager leur utilisation. Il s'agit aussi de mutualiser les usages des places de stationnement afin d'optimiser leur disponibilité et de réduire les coûts. L'offre de services se devra d'être attrayante pour les usagers, incluant des installations pour vélos, des bornes de recharge pour véhicules électriques et des services de proximité. Enfin, l'action prévoit un engagement communautaire pour harmoniser les politiques de stationnement, renforcer l'usage des transports en commun et mettre en place une tarification cohérente pour maximiser l'occupation des P+R.
- Les impacts de cette action est multiple. Sur le plan environnemental, la réduction de l'utilisation des véhicules individuels contribuera à diminuer les émissions de CO2 et à améliorer la qualité de l'air. Sur le plan urbain, la décongestion des centres-villes et l'amélioration de la qualité de vie urbaine sont des résultats attendus. En termes économiques, cette action permettra de réduire les coûts de transport pour les usagers et d'optimiser l'utilisation des infrastructures de stationnement. En offrant des alternatives de transport efficaces et durables, cette initiative contribue également à la dynamique économique locale en facilitant l'accès aux commerces et aux services.
- En termes chiffrés, l'action vise la création de 1 750 à 3 500 nouvelles places de P+R. L'objectif global est d'atteindre 3 450 places intermodales, contre une référence de 950 places en 2017. Ces chiffres montrent l'ambition du projet de développer significativement l'infrastructure de stationnement pour soutenir la mobilité durable et intermodale dans la région de Sète Agglopolé Méditerranée.



(Source : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopolé Méditerranée)

**Cart 14. Schéma de desserte en site propre, navettes maritimes, axes bus prioritaires et d'intermodalité**



## Les objectifs, actions et mesures du Plan de Déplacement Urbain 2020-2030

- D'une part le PDU de Sète Agglopôle Méditerranée cherche à valoriser la vie locale en donnant plus de place aux modes actifs (vélo, marche, etc.) en mettant en œuvre des plans ambitieux pour ces modes de déplacement non polluants et bénéfiques pour la santé. Le PDU vise aussi à améliorer l'attractivité et la performance des transports publics en modernisant le réseau ferroviaire et en développant de nouvelles offres de stationnement. Il s'agit aussi de mieux partager l'espace dans les centres-villes en réduisant la place de la voiture, en favorisant l'utilisation des transports en commun et en limitant le stationnement dans les zones bien desservies. Enfin, le PDU encourage de nouvelles pratiques de mobilité intelligentes, en exploitant les technologies de l'information et en créant une pédagogie personnalisée pour les déplacements.
- Ces 4 objectifs forment un cercle vertueux de l'écomobilité, interconnectant les différentes initiatives pour améliorer la mobilité urbaine de manière globale.

➡ Les quatre objectifs principaux du PDU se déclinent de la manière suivante

(Source : Plan de déplacement urbain 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée)

### Objectif 1 : UNE MOBILITE APAISEE SUR LES COURTES ET MOYENNES DISTANCES

#### ▶ ACTION 1 : « REALISER DES PLANS PIETONS COMMUNAUX EN FAVEUR DE LA SLOW CITA 'VILLE SOLIDAIRE ET PARTAGEE' »

- ▶ Mesure 1. Conforter la marche à pied : étudier et aménager des lignes de désir et magistrales piétonnes
- ▶ Mesure 2. Accompagner une politique de pacification des centres urbains
- ▶ Mesure 3. Encourager les courtes distances en modes doux par la mixité des fonctions urbaines
- ▶ Mesure 4. Rapprocher les lieux, jaloner les trajets piétons dans les villes
- ▶ Mesure 5. Concrétiser les PAVE dans les communes : pour des villes accessibles

#### ▶ ACTION 2 : « CREER DES CONTINUITES CYCLABLES POUR LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS SECURISES »

- ▶ Mesure 6. Mailler un réseau cyclable quotidien
- ▶ Mesure 7. Définir une politique de stationnement vélo afin d'aider à l'usage
- ▶ Mesure 8. Jalonner les trajets cyclables sur le territoire
- ▶ Mesure 9. Mettre en œuvre le PAMA : sécuriser la pratique et pacifier la ville

#### ▶ ACTION 3 : « FACILITER L'USAGE DU VELO PAR DES MESURES INCITATIVES »

- ▶ Mesure 10. Sensibiliser et communiquer autour de l'usage du vélo
- ▶ Mesure 11. Faciliter la diffusion du forfait de mobilité durable
- ▶ Mesure 12. Déployer une flotte de vélo en libre-service et en location longue durée
- ▶ Mesure 13. Promouvoir le vélo à assistance électrique
- ▶ Mesure 14. Développer des relais vélos sur le territoire : « appuyer des opérations exemplaires »

### Objectif 2 : DES TRANSPORTS EN COMMUN PERFORMANTS ET ATTRACTIFS

#### ▶ ACTION 4 : « CONSOLIDER LES PERFORMANCES DU RESEAU SAM : S'ENGAGER VERS LE HAUT NIVEAU DE DESSERTE »

- ▶ Mesure 15. Poursuivre la réalisation d'un TCSP vers le cœur d'agglomération
- ▶ Mesure 16. Réaliser un TCSP suivant l'axe « Verdun – Camille Blanc » dans Sète
- ▶ Mesure 17. Prolonger un TCSP sur l'axe « PEM-Hugo-Quais de Sète et l'entrée Est »

#### ▶ ACTION 5 : « AMELIORER LE NIVEAU ET L'OFFRE DE SERVICE DU RESEAU SAM »

- ▶ Mesure 18. Proposer Une information moderne en temps réel et une billetterie adaptée
- ▶ Mesure 19. Améliorer la couverture TC du territoire
- ▶ Mesure 20. Renforcer les fréquences : des lignes mieux cadencées sur des axes bus prioritaires
- ▶ Mesure 21. Assurer la cohérence entre développement territorial et mobilité

#### ▶ ACTION 6 : « METTRE EN ŒUVRE UN RESEAU DE LIGNES MARITIMES »

- ▶ Mesure 22. Renforcer les dessertes actuelles
- ▶ Mesure 23. Expérimenter des lignes inter-bassin

#### ▶ ACTION 7 : « DIFFUSER SUR LE TERRITOIRE DES PARCS RELAIS SERVICIELS »

- ▶ Mesure 24. Créer et conforter des Parcs Relais
- ▶ Mesure 25. Définir une offre de service sur des parcs relais serviciels
- ▶ Mesure 26. Engager une politique de parc relais d'intérêt communautaire

#### ▶ ACTION 8 : « FACILITER L'ACCES AU TERRITOIRE PAR LES RESEAUX FERRES ET ROUTIERS »

- ▶ Mesure 27. Renforcer la desserte ferrée
- ▶ Mesure 28. Favoriser l'accès aux trains : une trame de PEM
- ▶ Mesure 29. Améliorer La trame de lignes routières externes à SAM

### Objectif 3 : UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LES CENTRES DES COMMUNES

#### ▶ ACTION 9 : « MAILLER LE TERRITOIRE POUR DELESTER LES NOYAUX URBAINS ET GARANTIR L'ACCESSIBILITE DE LA VILLE CENTRE »

- ▶ Mesure 30. Garantir un accès multimodal au triangle urbain
- ▶ Mesure 31. Ecarter les trafics routiers des centres villes
- ▶ Mesure 32. Garantir la sécurité de tous les usagers
- ▶ Mesure 33. Déployer des plans locaux de déplacements en faveur des modes actifs

#### ▶ ACTION 10 : « REDISTRIBUER ET REGLEMENTER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SELON LES USAGES »

- ▶ Mesure 34. Promouvoir le bon usage de la voiture et du stationnement
- ▶ Mesure 35. Ajuster le stationnement privé suivant les axes de TCSP et aux abords des pôles d'échanges PEM
- ▶ Mesure 36. Se déplacer et stationner en 2 roues motorisées : 'une composante significative de la mobilité'

### Objectif 4 : DE NOUVELLES PRATIQUES POUR DES DEPLACEMENTS PLUS HARMONIEUX

#### ▶ ACTION 11 : « IMPULSER L'ECOMOBILITE TOURISTIQUE POUR VALORISER LE TERRITOIRE »

- ▶ Mesure 37. Elaborer un plan de mobilité touristique avec un bouquet de service intermodal
- ▶ Mesure 38. Des plans de circulation sélectifs pour limiter les conflits piétons-vélos et VL

#### ▶ ACTION 12 : « DEPLOYER UN PLAN DE MOBILITES CONNECTEES »

- ▶ Mesure 39. Accompagner les plans de déplacements des établissements de plus de 100 salariés
- ▶ Mesure 40. Viser la Smart Mobility : site de mobilités et d'informations multimodales

#### ▶ ACTION 13 : « SOUTENIR UN PLAN D'AUTOPARTAGE ET DE COVOITURAGE »

- ▶ Mesure 41. Le covoiturage dynamique : une solution d'avenir
- ▶ Mesure 42. Suivre et dynamiser Rézo pouce : système d'autostop sécurisé
- ▶ Mesure 43. Promouvoir l'autopartage

#### ▶ ACTION 14 : « ENCOURAGER UNE MOBILITE SOBRE : DES VEHICULES PEU EMETTEURS DE GES ET DE POLLUANTS DE L'AIR »

- ▶ Mesure 44. Déployer un Plan bornes IRVE (installation de Recharge de Véhicules Électriques) : pour se déplacer autrement avec de moindres émissions
- ▶ Mesure 45. Equiper les parcs publics en véhicules sobres et électriques
- ▶ Mesure 46. Réaliser une veille technologique et soutenir les projets en faveur des carburations alternatives (hydrogène, BioGNV)
- ▶ Mesure 47. Faciliter le stationnement des véhicules sobres
- ▶ Mesure 48. Définir un protocole en cas de dépassement de seuils de pollution

#### ▶ ACTION 15 : « FRET ET LIVRAISON DURABLE AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE »

- ▶ Mesure 49. Initier une démarche partenariale pour une livraison durable : participer aux groupes de réflexion
- ▶ Mesure 50. Accompagner la mutation de la flotte Poids Lourds : limitation et verdissement au service du développement économique



## Ce qu'il faut retenir

### Un réseau routier structurant mais congestionné

Le territoire du SCoT est traversé par des axes routiers majeurs qui assurent des connexions régionales et nationales. Toutefois, le réseau souffre de congestion, et l'augmentation du trafic routier exacerbe les problèmes de circulation, et le taux élevé d'accidents impliquant aussi d'autres modes de transport (modes doux) et questionnant la sécurisation des infrastructures de transport.

### Des flux d'actifs avec l'extérieur

67% des 45 125 actifs résidant dans le territoire y travaillent aussi, dont 43% dans leur commune de résidence. Toutefois, des échanges de flux significatifs existent aussi avec l'extérieur (7 653 actifs entrants et 14 945 sortants), et particulièrement avec les zones métropolitaines environnantes comme celle de Montpellier, et dans une moindre mesure d'Agde. La voiture reste le moyen de transport dominant, notamment pour les actifs résidants qui ne travaillent pas dans le territoire (87%) et inversement (92%). Cette dépendance à la voiture a des impacts sur la précarité énergétique des ménages, en 2020 ils dépensaient en moyenne 2 013€ par an pour cette mobilité domicile-travail. Toutefois il est important de souligner que ce coût est inférieur moyennes nationale, régionale et départementales.

### Une part modale des transports en commun et des modes doux renforcée mais qui reste limitée

Les transports en commun, le vélo et la marche à pied constitue ensemble 15% des modes de déplacement utilisé par les actifs résidants et travaillant dans le SCoT, cette part reste ainsi limitée. Toutefois, diverses initiatives ont été mises en place pour promouvoir des mobilités durables comme le covoiturage, des services d'autopartage, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou encore des parcs relais serviciels pour encourager/faciliter la multimodalité. L'accent a aussi été mis sur l'amélioration de l'usage des transports en commun, comme en témoigne l'augmentation de la fréquentation des lignes de bus de la SAM, le projet de TCSP en cours, le développement de la gare de Sète en pôle multimodal, ou encore la création de navettes maritimes pour décongestionner les centres-villes. Par ailleurs, le développement de circuits cyclables, aussi bien touristiques qu'utilitaires, visent à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes, favorisant ainsi une utilisation accrue du vélo. L'ensemble de ces actions conjointes visent ainsi à une meilleure gestion du trafic et une réduction des émissions de CO2.

### Le port de Sète

Le port de Sète, véritable vitrine économique et touristique du territoire, joue un rôle d'envergure dans le réseau de mobilité régional et national. En 2023, 250 000 passagers ont été transporté à bord des ferries et bateaux de croisière que le port accueille. En 2022, le port a traité plus de 5,3 millions de tonnes de marchandises qui furent répartie sur l'ensemble du territoire national et même international grâce à ses connexions multimodales, incluant le transport ferroviaire, fluvial et routier.





### Un réseau routier structurant

La présence de l'autoroute A9 et de plusieurs routes départementales importantes (D2, D600, D612, D613) offrent de bonnes connexions régionales et nationales.

### Le rôle stratégique du Port de Sète:

Un rôle stratégique dans les liaisons maritimes, traitement de marchandises et accueil de croisières et ferries, faisant office de vitrine économique et touristique pour le territoire.

### Initiatives pour des mobilités durables

Développement de plateformes de covoiturage, services d'autopartage et bornes de recharge pour véhicules électriques.

### Efforts pour améliorer les infrastructures cyclables

Circuits touristiques et utilitaires en développement, contribuant à la qualité de vie et à la réduction des émissions de CO2.

### Développement de projets de transport en commun

Projets comme le TCSP sur la RD2 reliant Balaruc-le-Vieux à Sète, visant à améliorer la rapidité et la fiabilité des transports publics.

### Amélioration de la connectivité multimodale

Initiatives comme les parcs relais serviciels, et le développement de la gare de Sète en pôle multimodal pour réduire l'usage des voitures individuelle et encourager l'intermodalité

### Promotion des mobilités durables

Poursuite et intensification des initiatives de covoiturage, autopartage et recharge électrique, et développement/

### Une forte congestion routière

Un trafic intense et des engorgements fréquents, notamment sur les axes principaux tels que la D613 et la D600.

### Dépendance à la voiture

77% des déplacements domicile-travail se font en voiture, avec une faible utilisation des transports en commun et des modes doux.

### Sécurité routière

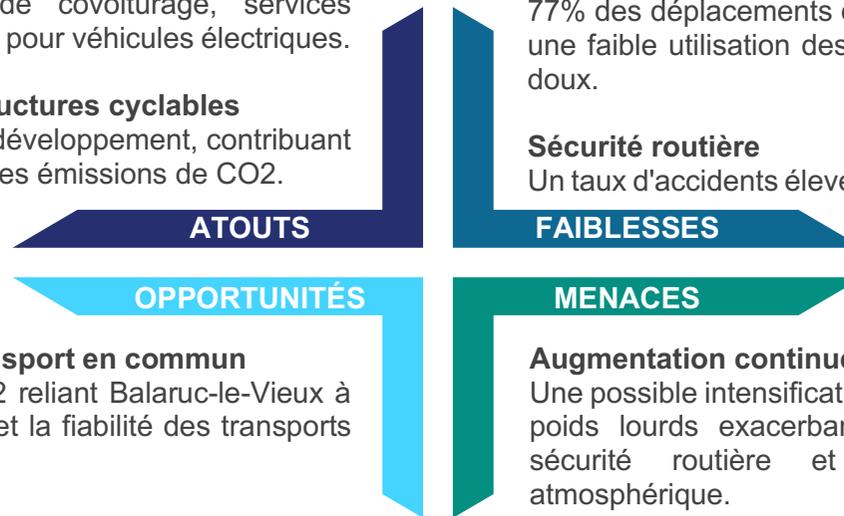
Un taux d'accidents élevé, particulièrement pour les usagers des

### Augmentation continue du trafic

Une possible intensification du trafic routier et augmentation des poids lourds exacerbant les problèmes de congestion, de sécurité routière et l'augmentation de la pollution atmosphérique.

### Concurrence des zones métropolitaines voisines pour les emplois

Attractivité de Montpellier Méditerranée Métropole pouvant drainer des actifs et des investissements hors du territoire du bassin de Thau.





## Grands enjeux

### Poursuivre le renforcement de l'offre de mobilité durable

- Continuer de promouvoir l'utilisation des transports en commun et des modes doux (vélo, marche) pour diminuer la dépendance à la voiture individuelle.
- Améliorer les infrastructures de transport (confort, sécurité, etc.) pour les transports en commun (incluant des projets comme le TCSP), le vélo et le trafic routier.
- Encourager d'avantage les initiatives de covoiturage, d'autopartage et de mobilité électrique, etc.
- Poursuivre le développement de la multimodalité en facilitant les connexions entre différents modes de transport (train, bus, vélo, marche) pour offrir des parcours de déplacements fluides et intégrés.

### Réduire la précarité énergétique et anticiper les besoins futurs

- Réduire les coûts de transport domicile-travail en améliorant l'accessibilité et la connectivité des infrastructures de transport.
- Anticiper les besoins futurs en matière de mobilité liés aux changements démographiques, en adaptant les infrastructures et services pour répondre à une population diverse et en évolution.
- Promouvoir des pratiques de mobilité durable et l'utilisation des énergies propres pour diminuer l'empreinte carbone des déplacements et améliorer la qualité de vie locale.

### Développer la mobilité touristique

- Poursuivre le développement des navettes maritimes et des lignes de bus temporaires pour les événements culturels et la haute saison touristique.
- Améliorer et étendre les circuits cyclables pour un usage touristique et utilitaire, et promouvoir la location de vélos à assistance électrique.
- Encourager les services d'autopartage pour les touristes, facilitant les déplacements sans voiture personnelle et réduisant l'empreinte carbone.
- Renforcer le port de Sète comme un hub stratégique pour le développement touristique, en améliorant les infrastructures portuaires pour soutenir les liaisons maritimes, le commerce et le tourisme.
- Valoriser les atouts patrimoniaux et paysagers du bassin de Thau pour offrir des expériences de mobilité agréable et écologiques, attractive pour le tourisme.

